

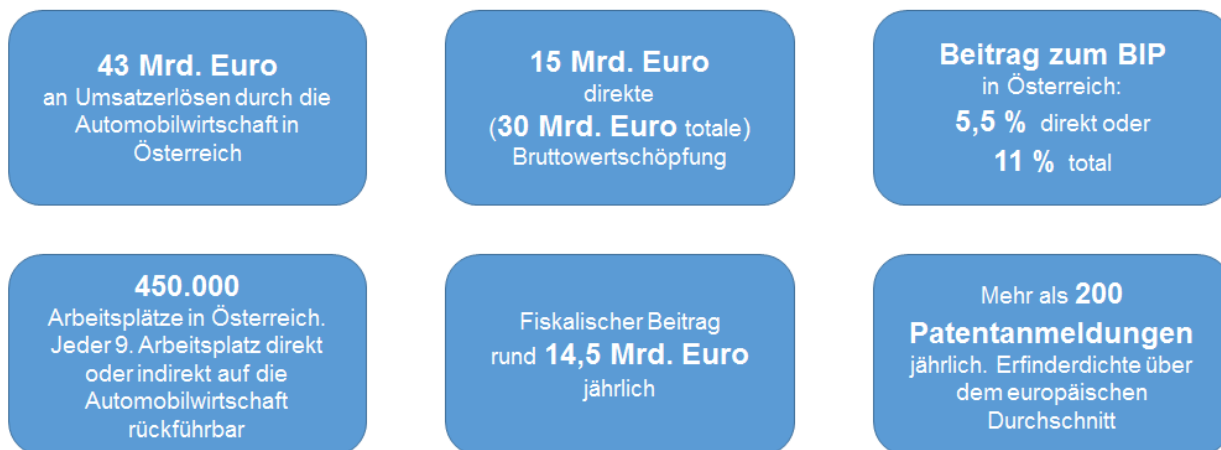
Positionspapier der österreichischen Automobilwirtschaft

Die Automobilwirtschaft ist **Schlüsselindustrie** und eine, wenn nicht sogar **die Leitbranche der produzierenden Wirtschaft in Österreich**. Entsprechend ernst genommen wird auch die Rolle, welche die Automobilwirtschaft bei der Erreichung der Klimaziele einnimmt und es ist unbestritten, dass auch der Verkehr seinen **Beitrag leisten** muss.

Die Automobilhersteller/-industrie reagieren mit hochinnovativen Konzepten und neuen Technologien auf diese Herausforderungen. Allerdings wird die öffentliche Debatte den realen Entwicklungen oft nicht gerecht, da die Mobilitätsdebatte zumeist emotional und ideologisch anstatt sachlich geführt wird.

Ein gut funktionierender **Individualverkehr** ist jedoch Ausdruck einer hoch entwickelten Gesellschaft und **wesentlich für den Standort Österreich**.

Standortfaktor 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.

- ❖ **NoVA, motorbezogene Versicherungssteuer, Mineralölsteuer etc.: Die Autofahrerinnen und Autofahrer zählen zu der am höchsten steuerlich belasteten Personengruppe in Österreich!**

Während sich die direkt zurechenbaren öffentlichen Ausgaben für den Kraftfahrzeugverkehr bei rund 4,1 Milliarden Euro bewegen, haben die Kraftfahrer 2018 **14,5 Milliarden Euro an Steuern und Abgaben** in die Staatskassen gespült. Seit 2000 sind die **Steuerbelastungen** für die Teilnehmer im Straßenverkehr **um mehr als ein Drittel gestiegen**.

- ❖ **Der Klimaschutz ist eine der größten Herausforderungen des 21. Jahrhunderts. Die Automobilindustrie reagiert mit hoch innovativen Lösungen und vielen neuen CO₂-einsparenden Technologien!**

Durch Optimierung der klassischen Antriebe, konsequenten Leichtbau, neuentwickelter, sparsamerer Motorentechnologie und optimierter Aerodynamik konnte der CO₂-Ausstoß von Pkw kontinuierlich gesenkt werden. Zudem investieren die Automobilhersteller Milliarden in alternative Antriebskonzepte sowie automatisiertes Fahren, welches ebenfalls zu einem geringeren Verbrauch und somit zu einer Senkung der CO₂-Emissionen führen wird.

Nur 12 % der EU-
weiten CO₂-
Emissionen sind auf
den Pkw-Verkehr
rückführbar

Die Feinstaubbelastung
ist in den Jahren 2014
– 2016 im Vergleich zu
den Jahren 2003 –
2005 um mehr als ein
Drittel gesunken

- *Zum Vergleich: rund 30 Prozent der EU-
weiten CO₂-Emissionen entfallen auf die
Wärme- und Energieerzeugung.*
- *Vor allem im Pkw-Bereich konnte man
eine drastische Reduktion der
Feinstaubemissionen auf ein absolutes
Minimum erreichen.*
- *Möglich wurde dies durch Optimierung
und Weiterentwicklung der
Dieseltechnologie und dem Einsatz von
Dieselpartikelfilter, die seit Einführung der
Abgasvorschrift EURO 5 im Jahr 2009
verpflichtend in jedem neuen Diesel-Pkw
zum Einsatz kommen.*
- *Noch strengere Grenzwerte müssen die
aktuellen Generationen EURO 6 (seit
2014) und EURO 6d Temp (seit 2018)
einhalten.*

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 Umbruchphase 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:

Technologieoffenheit

- ✓ **Derzeit kann niemand mit Sicherheit voraussagen, welche Antriebsform sich langfristig durchsetzen wird. Technologieoffenheit ist daher wesentlich, um auf Entwicklungen reagieren zu können.**

Wir gehen in Zukunft von einem **breiteren Spektrum an Antriebsformen** aus: E-Mobilität (Batterie), Wasserstoff-Brennstoffzelle (langfristig), CNG/LNG im Schwerverkehr, CO₂-neutrale synthetische Kraftstoffe (e-Fuels) sowie kurz- und mittelfristig neueste, effiziente Verbrennungsmotorentechnologie.

- ✓ **Ein konkretes Ausstiegsdatum für konventionell betriebene Pkw ab 2030 ist daher abzulehnen.**

Stattdessen sollten Marktentwicklungen abgewartet werden: Investitionen müssen für Industrie/Hersteller **wirtschaftlich sinnvoll** sein, **standortstrategische Überlegungen** müssen miteinbezogen werden (Europa/Asien z. B. bei Batteriefertigungstechnik) und insbesondere neue Technologien von den **Kunden** auch angenommen werden.

- ✓ **Unterstützung von e-Fuels**

Österreich sollte sich gemeinsam mit Deutschland auf europäischer Ebene dafür einsetzen, dass das Thema Unterstützung findet.

- Produktion von e-Fuels durch kostengünstigen erneuerbaren Solarstrom in der MENA-Region. Dadurch könnte die gesamte Fahrzeugflotte, ebenso wie Flugzeuge und Schiffe, CO₂-neutral werden. In weiterer Folge muss sichergestellt werden, dass die Verwendung von CO₂-neutralem Treibstoff auf den EU-Flottenverbrauch angerechnet wird.
- Steuerliche Entlastung dieses Treibstoffes, um den Preis niedrig zu halten.

- Durch die klimaneutrale Verwendung von Verbrennungsmotoren kann die österreichische Expertise im Bereich dieser Motoren weiterhin genutzt werden.

„Anreize statt Verbote“

✓ 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 450.000 Österreicherinnen und Österreicher in der Automobilwirtschaft Beschäftigung. Somit sind rund 11 Prozent aller Beschäftigten der Automobilwirtschaft zuzurechnen und das wiederum entspricht jedem 9. Arbeitsplatz in Österreich. Sie stellt zudem einen der wichtigsten Wirtschaftsmotoren dar: jährlich erwirtschaftet der automotiv Sektor rund 43 Milliarden Euro (Umsatzerlöse).

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

Innovationen für smarte, sichere und saubere Mobilitätslösungen (beispielsweise e-Fuels) aus Österreich sollten daher technologieneutral gefördert und ermöglicht werden durch:

- Verstärkte Berücksichtigung bei der Erstellung von Forschungsprogrammen und Budgeterhöhung für erfolgreiche Programme
- Verbesserung des regulatorischen Rahmens für Erprobung/Testen
- Sicherstellung von mehr Planungssicherheit mit dem Forschungsfinanzierungsgesetz durch Verankerung eines Wachstumspfades der öffentlichen Forschungsfinanzierung und Erarbeitung der neuen FTI-Strategie Post 2020 in enger Abstimmung mit der Fahrzeugindustrie
- Mehrjährige Dotierung von Forschungsprogrammen für Zukunftsfelder der Fahrzeugindustrie

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

✓ 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.

Daher sind **Steuererhöhungen im Pkw-Bereich abzulehnen** – keine Erhöhung der MÖSt auf Diesel.

- Darüber hinaus könnte mit den jährlichen Einnahmen, die aus dem sogenannten Tanktourismus generiert werden (rd. eine Milliarde Euro), bei entsprechender langfristiger Zweckbindung für Klimaschutzmaßnahmen, nicht nur der Verkehrssektor, sondern die gesamte österreichische Klimabilanz nachhaltig saniert und so die verbindlichen nationalen Klimaziele für 2030 nicht nur erreicht, sondern sogar übererfüllt werden.

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.

Ökologisch sinnvoll wäre ein **stärkerer Fokus auf den Faktor „Verbrauch“**. Ein kleiner Schritt wurde 2019 bereits mit der Umgestaltung der motorbezogenen Versicherungssteuer getan, deren Formel ab 1.10.2020 zusätzlich zur Motorleistung auch den Faktor CO₂ berücksichtigt.

✓ **Förderung von emissionsfreien Antriebskonzepten**

Grundsätzlich sollte die Politik Rahmenbedingungen setzen, die technologische Umsetzung sollte aber der Industrie überlassen bleiben. Letztendlich entscheidet der Kunde, was sich am Markt durchsetzt und die Automobilindustrie ist es, die für ein entsprechendes Angebot am Markt sorgt.

Für eine **Marktdurchdringung der E-Mobilität**, bei der die Entwicklung derzeit am weitesten fortgeschritten ist, ist jedenfalls ein deutlicher Ausbau der **Ladeinfrastruktur** erforderlich, auch **Ankaufsförderungen** wie E-Mobilitätsbonus sind noch notwendig, um den höheren Anschaffungskosten entgegenzuwirken.

Förderungen werden in Österreich gut angenommen, insbesondere auch die Bevorzugungen im gewerblichen Bereich wirken sich positiv auf die Neuzulassungen aus. E-Autos sind daher derzeit insbesondere als Dienstautos beliebt, hingegen sind noch deutlich **mehr Förderungen und Anreize für Private** nötig.

Beispiel: Deutschland hat kürzlich eine noch stärkere steuerliche Förderung von Elektromobilität beschlossen sowie eine Erhöhung der Kaufprämien angekündigt.

Für reine E-Autos bis zu einem Nettolistenpreis von 40.000 Euro soll es künftig 6.000 Euro statt bisher 4.000 Euro als Prämie geben. Bei teureren E-Autos bis zu einer Grenze von 65.000 Euro sollen es künftig 5.000 Euro Prämie sein. Auch für Plug-in-Hybride soll der Zuschuss steigen, sie werden künftig mit 4.500 Euro statt 3.000 Euro gefördert bzw. bei einem Anschaffungspreis über 40.000 Euro mit 4.000 Euro.

Eine Erhöhung des E-Mobilitätsbonus bzw. eine Verlängerung über 2020 hinaus ist auch in Österreich anzudenken, der **österreichische Fahrzeughandel ist jedenfalls bereit, einen entsprechend höheren finanziellen Beitrag zu leisten.**

✓ **Nicht nur langfristig, sondern auch kurz- und mittelfristig denken!**

Fakt ist, dass E-Mobilität derzeit noch nicht für jedes Fahrbedürfnis geeignet ist. Daher sollte kurz- und mittelfristig auch auf effiziente Verbrenner nicht vergessen werden. Diesel-Pkw der neuesten Emissionsklasse sind äußerst schadstoffarm und effizient. Wichtig wäre, die vielen alten, emissionsstarken Pkw von der Straße zu bekommen und durch neue, verbrauchsarme Pkw zu ersetzen. Da es sich dabei in erster Linie um eine (soziale) Frage der Leistbarkeit handelt, sollte eine **ökologische Umstiegsprämie** angedacht werden. Der österreichische Fahrzeughandel ist auch hier bereit, einen entsprechenden finanziellen Beitrag zu leisten.

Dadurch könnte ein schnellerer Umtausch des Fuhrparkes gelingen, was wiederum zu einer deutlichen Verbesserung der ökologischen Bilanz des Pkw-Verkehrs führen würde. Eine derartige Maßnahme ist aus umwelttechnischer Sicht jedenfalls sinnvoll, wohingegen sich angedachte Restriktionen wie beispielsweise eine Korrektur bestehender Tempolimits (**100 km/h auf Autobahnen**) als **wenig- bzw. sogar kontraproduktiv** erweisen könnten.

Der Grund dafür ist, dass die hohen Verkehrsleistungen meist im Kolonnenverkehr erfolgen – dadurch wird ohnehin bereits mit einer niedrigeren Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren. Zu einer Zunahme kommt es hingegen durch vermehrtes Abbremsen und Anfahren, also durch stockenden Verkehr aufgrund künstlicher Temporeduktionen. Bei gleichmäßiger Fahrt reduziert sich der Kraftstoffkonsum hingegen deutlich. Eine **Verflüssigung des Verkehrs** sollte somit im Fokus etwaiger Maßnahmen stehen.

Viele Länder sowie die Erfahrungen in Österreich zeigen: Anreize bringen letztendlich mehr als Verbote! Eine Verbotsandrohung für konventionell betriebene Pkw ab 2030 hingegen sorgt nur für weitere Verunsicherung am Markt und wäre ansonsten wirkungslos.

Kurz zusammengefasst

- **Technologieoffene Politik**
 - künftig breiteres Spektrum an Antriebsformen zu erwarten
- **Kein konkretes Ausstiegsdatum für Verbrennungsmotoren**
 - Marktentwicklung und Kundenakzeptanz bzw. e-Fuels berücksichtigen
- **Investitionsanreize setzen – Wohlstand sicherstellen**
 - Investitionen in die Automobilindustrie sichern Arbeitsplätze
- **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 der E-Mobilität
- **Realistische Maßnahmen kurz- und mittelfristig setzen**
 - Ökologische Umstiegsprämie andenken anstatt Restriktionen wie die Korrektur bestehender Tempolimits (100 km/h auf Autobahnen)

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

Der **Verband österreichischer Kraftfahrzeugbetriebe (VÖK)** ist der Dachverband aller in Österreich vereinsmäßig konstituierten Kfz-Markenvereine. Derzeit sind 15 Markenvereine mit über 24 Automarken und einem Marktanteil von 90 % im VÖK vertreten. Er ist aber auch offen für Direktmitgliedschaften von physischen oder juristischen Personen, die Inhaber eines Kfz-Betriebes in Österreich sind. Zielsetzung ist die Unterstützung seiner Mitglieder auf rechtlichem, sozialem und betriebswirtschaftlichem Gebiet.

Stefan Hutschinski, Obmann, stefan.hutschinski@john.at

Stand Dezember 2019

