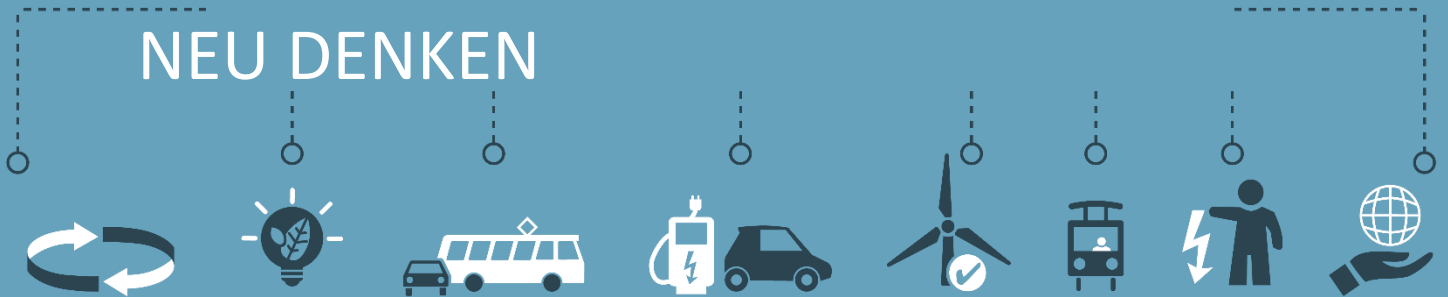


# MÖBILITÄTSWENDE FÜR VERSICHERUNGSAGENTEN NEU DENKEN



## POSITIONSPAPIER BUNDESGREMIUM DER VERSICHERUNGSAGENTEN

Bundesobmann KommR Horst Grandits  
Bundesgeschäftsführer Sinan Ibili, MSC

Liebe Leser:innen!

Das wichtigste Betriebsmittel für die rund 10.000 Versicherungsagenten stellt zweifellos das eigene Fahrzeug dar, womit auch Kunden in entlegenen Gebieten erreicht werden können und insbesondere auch in Katastrophenfällen (z.B. Überschwemmungen, Ernsteausfällen) ein schneller Ortsaugenschein und unmittelbare Beratung für die Betroffenen möglich wird. Für die Ausübung der Tätigkeit ist ein Fahrzeug mit einer Reichweite von durchschnittlich 800-1000 Kilometer notwendig. Ein Elektroauto ist in der Regel für die Versicherungsagenten aufgrund der geringen Reichweite und der fehlenden Ladeinfrastruktur derzeit nicht geeignet.

Das Ziel der Klimaneutralität und Elektromobilität ist jedoch politisch und regulatorisch gesetzt. Das österreichische Umweltministerium plant ein Zulassungsverbot für PKWs mit Verbrennungsmotoren ab 2030. Das wäre fünf Jahre früher, als es nach dem Plan der Europäischen Kommission notwendig wäre. Die derzeitigen geopolitischen Entwicklungen, die steigenden Energiepreise und die globale Gesundheits- und Wirtschaftskrise erschweren einen glatten Übergang zu modernen und umweltfreundlicheren Fahrzeugen. Um jedoch solch einen Übergang zu ermöglichen, sollten Fahrzeuge mit der Euroklasse VI d auch nach dem Jahr 2030 zugelassen und steuerlich attraktiviert werden. Die CO2-Regulierungen des Verkehrssektors müssen technologieoffen ausgestaltet werden. Das Bundesgremium der Versicherungsagenten hat in diesem Positionspapier vier Forderungspunkte erhoben.

Wir, das Bundesgremium der Versicherungsagenten sind die moderne und starke Interessensvertretung der Versicherungsagenten und setzen uns aktiv für unsere Mitglieder ein.

Ihr Bundesgremium der Versicherungsagenten



KommR Horst Grandits  
Bundesobmann



Sinan Ibili, MSc  
Bundesgeschäftsführer

## Fünf Gründe für das neu Denken der Mobilitätswende

Im Rahmen des „Fit for 55“-Pakets der Europäischen Kommission, sollen **ab 2035 keine PKWs mit Verbrennungsmotoren (0g/CO<sub>2</sub> gemessen am Auspuff)** auf dem EU-Markt zugelassen werden. Dieses Zulassungsverbot von Fahrzeugen mit fossilen Treibstoffen soll neben den steuerrechtlichen Erleichterungen für Elektrofahrzeuge zur Erreichung der Klimaziele beitragen. Das österreichische Umweltministerium beabsichtigt die Umsetzung eines solchen Zulassungsverbots schon **ab dem Jahr 2030** und damit bereits **fünf Jahre früher**, als es nach aktuellen EU-Vorgaben notwendig wäre. Das Vorhaben des Umweltministeriums sowie die steuerrechtliche Ungleichbehandlung der verschiedenen Fahrzeugklassen sind insbesondere angesichts der aktuellen Entwicklungen in der Weltpolitik und der globalen Gesundheits- und Wirtschaftskrise kritisch zu hinterfragen:

1. Die derzeitige **Ukraine-Krise** zeigt deutlich die **Abhängigkeit** Europas und insbesondere Österreichs von russischen Energielieferungen auf. Da **80%** des Österreichischen Gases aus Russland kommt, ist die österreichische Elektrizitätsgewinnung **maßgeblich auf Russland** angewiesen. Auf fossile Treibstoffe (Diesel, Benzin) besteht hingegen **keine so starke Abhängigkeit: Weniger als 10%** des Erdöls das Österreich, bzw. die OMV, zur Herstellung von Benzin, Diesel, o.ä. benutzt, kommt aus Russland. Aufgrund der **Verwerfungen**, welche die aktuelle Krise mit sich bringt, ist allerdings auch langfristig mit **hohen Stromkosten** (auch in der E-Mobilität) zu rechnen, wodurch es unabdingbar ist, dass die Bundesregierung ihre aktuelle (**E-)****Mobilitätsstrategie überdenkt** und an die **veränderten Rahmenbedingungen anpasst**.
2. Eine weitere Folge der Ukraine Krise, aber auch der **wirtschaftlichen Erholungseffekte nach der COVID-Pandemie** sind internationale **Logistikprobleme**. Dies zeigt auch eine neue Studie der Abteilung für Wirtschafts- und Handelspolitik. Dabei sind einzelne technologische Sektoren, insbesondere der **Chip- und Halbleiterbereich**, besonders von den gestörten Lieferketten betroffen. Daneben ist allerdings auch die Versorgung mit **Rohstoffen**, etwa mit dem für die Elektromobilität besonders **wichtigen Lithium**, **stark gefährdet**, was sich auch in den **rasant steigenden Preisen** für diese Ressourcen zeigt. Auch vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob bis zum Jahr 2030 **überhaupt genug Elektrofahrzeuge** produziert und auf den Markt gebracht werden können, um die Effekte des geplanten Zulassungsverbots für Fahrzeuge mit fossilen Brennstoffen zu kompensieren.

3. Nach derzeitigen Schätzungen werden auch im Jahr 2030 noch **4 Mio. fossil angetriebene PKWs** (im Vergleich zu 1 Mio Elektrofahrzeugen) unterwegs sein, eine immense Anzahl an Fahrzeugen, welche innerhalb kurzer Zeit kaum ersetzt werden kann. Laut einer aktuellen Zulassungsstatistik von Statistik Austria gab es 2021 **über 33 000 Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen**. Davon wurden **83,5%** für **juristische Personen, Firmen, o.ä.** und **16,5%** für **Privatpersonen** zugelassen. Es ist darauf hinzuweisen, dass in die Statistik der Neuzulassungen für juristischen Personen, Firmen, o.ä. auch Fahrzeughändler miteinfließen. Der Prozentsatz alleine gibt daher ein **verfälschtes Bild der derzeitigen Realität**. Außerdem weist die Statistik darauf hin, dass Privatpersonen zurzeit nicht auf E-Mobilität setzen.
  
4. Sowohl im städtischen als auch im ländlichen Raum ist in Österreich die **Ladeinfrastruktur** nicht genügend ausgebaut. Aufgrund **mangelnder Anschlüsse** ist es vor allem in der Stadt schwierig ohne eigene Parkmöglichkeit sein Auto aufzuladen. Um Besitzern das Laden ihres Elektroautos zu erleichtern, sollte die Infrastruktur rund um Elektromobilität ausgebaut werden. Zusätzlich sollte die **Leistung des Netzes und der Leitungen** erhöht werden, da es oft zu **Verzögerungen** durch schwache Leitungen bzw. zu **Überlastungen** kommt. Zurzeit wird das Einrichten von Ladestationen bei Unternehmen gefördert, jedoch werden die Anschlüsse nicht miteinbezogen. Da dies ein zusätzlicher finanzieller Aufwand für Unternehmen darstellt, sollten die Förderungen zukünftig auch Anschlüsse beinhalten. Zusätzlich dazu ist die **Zahlungsverkehrsinfrastruktur** noch nicht vollständig ausgebaut (Bezahlungen mit Debit- oder Kreditkarten sind nicht möglich, sondern nur mit unterschiedlichen Wertkarten). Ein **einheitliches Zahlungsnetzwerk** wäre effizient und würde das Zahlen für Elektroauto-Nutzern deutlich vereinfachen. Auch ist die Intransparenz an Ladesäulen stellen ein Hindernis für die Durchsetzung der Elektromobilität dar.
  
5. Zuletzt ist zu betonen, dass dieselben Auswirkungen vom **akuten Fachkräftemangel** zu erwarten sind: Ohne qualifizierte Mitarbeiter in ausreichender Zahl, welche bei der Entwicklung und Herstellung von Elektrofahrzeugen mitwirken, wird es im Jahr 2030 im Falle eines Zulassungsverbots zu **dramatischen Engpässen** am österreichischen und europäischen Fahrzeugmarkt kommen.

## Forderungskatalog des Bundesgremiums der Versicherungsagenten

Da angesichts dieser Entwicklungen die Mobilitätsstrategie der Bundesregierung nicht wie geplant umsetzbar erscheint, sind **Anpassungen unbedingt notwendig**. Um einen glatten **Übergang** von älteren, schadstoffreicheren zu **modernen, umweltfreundlicheren Fahrzeugen** zu ermöglichen, sollten Fahrzeuge mit der Euroklasse VI d auch **nach 2030** zugelassen werden.

Dabei muss bedacht werden, dass auch fossil betriebene PKWs, welche der neuesten EU-Abgasnorm entsprechen (Euroklasse VI d), bereits eine sehr gute Umweltbilanz aufweisen, welche durch die Verwendung von E-Fuels noch weiter verbessert werden kann. Wichtige Reformschritte wären daher einerseits die **auch weitere Zulassung von Fahrzeugen der äußerst umwelteffizienten Euroklasse VI d** über das Jahr 2030 hinaus und andererseits eine vergleichbare steuerliche Behandlung dieser PKWs mit Elektrofahrzeugen. Aus diesem Grund stellt das Bundesgremium der Versicherungsagenten **folgende Forderungen** auf, um einen **wirtschaftlich und sozial verträglichen Umstieg** auf ein klimaneutrales Verkehrswesen sicherstellen zu können:

1. Fahrzeuge auf Basis fossiler Treibstoffe, welche die neuesten und strengsten EU-Abgasnormen erfüllen (also Fahrzeuge der Euroklasse VI d) sollen auch nach 2030 **weiterhin neuzugelassen werden können**. Diese Fahrzeuge weisen eine **sehr gute Umweltverträglichkeit** auf und sollten vielmehr gefördert werden, um Unternehmer zum **Umstieg** von älteren, schadstoffintensiveren Fahrzeugen auf die Euroklasse VI d und zu einer **umfassenden Modernisierung** ihrer Fahrzeugflotte zu bewegen. Eine wichtige Rolle spielen dabei auch die steuerlichen Vorteile, welche für Fahrzeuge der Euroklasse VI d vorgesehen werden sollen: ohne diese besteht die Gefahr, dass ältere und umweltschädlichere Fahrzeuggenerationen weiterhin fortgeführt werden und umweltpolitische Zielsetzungen erst recht nicht erreicht werden können.
2. Eine weitere **Ökologisierung** des Mobilitätssektors ist durch Förderungen in der **Herstellung und der Verwendung von E-Fuels** erreichbar. E-Fuels stellen synthetische Kraftstoffe dar, welche den klimaneutralen Betrieb von Verbrennungsmotoren ermöglichen. Durch die Beimischung von E-Fuels können Klima und Umwelt geschont werden, **ohne ein Totalverbot** bestimmter Fahrzeugklassen (Euroklasse VI d) durchsetzen zu müssen. So könnte der **Fahrzeugbestand der bestehenden Millionen Fahrzeug beibehalten** werden, es wäre **kein teures Umrüsten** nötig und die bestehende Verkehrsinfrastruktur – wie beispielsweise Tankstellen – könnte ebenfalls **weiterverwendet** werden.
3. Um Lenkungseffekte zu erzielen sind darüber hinaus aus **steuerrechtlicher Sicht** folgende Forderungen in Bezug auf herkömmliche **Fahrzeuge (PKWs) der Euroklasse VI d** notwendig:

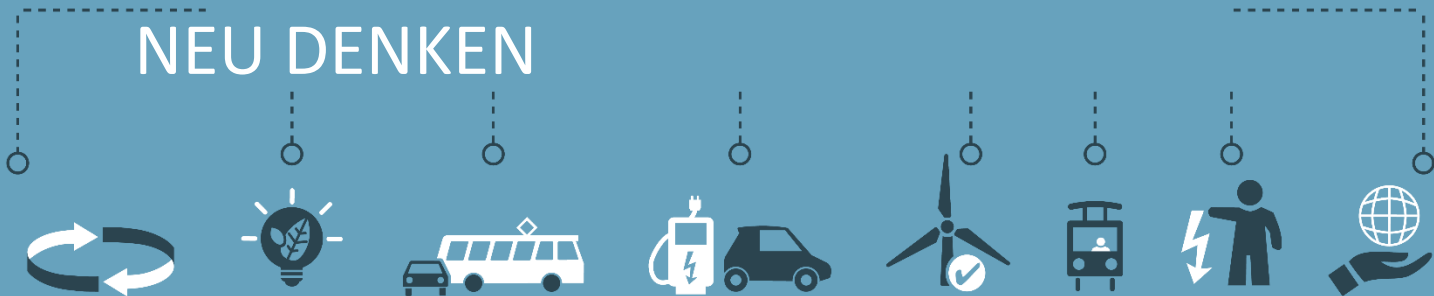
- Die **Einführung eines Vorsteuerabzugs in Höhe von 50%** für Fahrzeuge der Euroklasse VI d sowie für deren Betriebskosten (z.B. Treib- und Schmierstoffe, Wartung, Reparaturen). Dies wäre auch in Einklang mit den europaweiten Entwicklungen: In zahlreichen Mitgliedsstaaten der EU ist ein gesamter (z.B. Deutschland, Niederlande) oder zumindest 50%iger Vorsteuerabzug (z.B. Belgien, Estland, Polen) für unternehmerisch genutzte Fahrzeuge möglich.
- Eine **Sonderlösung bezüglich Vorsteuerabzug** ist darüber hinaus für die Berufsgruppe der **Versicherungsagenten** wichtig, da diese mit ihren Provisionseinnahmen steuerbefreit sind und damit nicht der Umsatzsteuerpflicht unterliegen. Aus diesem Grund muss eine Regelung erarbeitet werden, welche auch Versicherungsagenten, die in ihrer täglichen Arbeit ja **maßgeblich** auf die Benützung eines PKW angewiesen sind, eine (analoge) Ansetzung der Vorsteuer ermöglicht.
- Die **Erhöhung der Angemessenheitsgrenze** für Fahrzeuge der Euroklasse VI d auf mindestens 60.000 Euro brutto. Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die derzeitige Angemessenheitsgrenze von 40.000 Euro bereits seit 2005 nicht mehr angehoben wurde und damit vor allem angesichts der Inflationsentwicklung nicht mehr zeitgemäß erscheint.
- Die **Erhöhung der Deckelung** bei der einkommensteuerrechtlichen Ansetzbarkeit von Fahrzeugen der Euroklasse VI d auf mindestens 60.000 Euro brutto.
- Eine **Verkürzung der aktuellen Abschreibungsdauer** für Fahrzeuge der Euroklasse VI d auf weniger als 8 Jahre (angemessen wären z.B. 6 Jahre).

Daneben erhebt das Bundesgremium der Versicherungsagenten auch steuerliche Forderungen **in Bezug auf Elektrofahrzeuge**, um deren Attraktivität für Unternehmer zu steigern:

- Die **Erhöhung der Angemessenheitsgrenze** für Elektrofahrzeuge auf mindestens 60.000 Euro brutto; Dies ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass die derzeitige Angemessenheitsgrenze von 40.000 Euro bereits seit 2005 nicht mehr angehoben wurde und damit vor allem angesichts der Inflationsentwicklung nicht mehr zeitgemäß erscheint.

- Die **Erhöhung der Deckelung** bei der einkommensteuerrechtlichen Ansetzbarkeit von Elektrofahrzeugen auf mindestens 60.000 Euro brutto.
  - Eine **Verkürzung der aktuellen Abschreibungsdauer** für Elektrofahrzeuge auf höchstens 5 Jahre.
4. Im Hinblick auf die **Förderung der E-Mobilität** stellt das Bundesgremium der Versicherungsagenten auch folgende Forderungen:
- Eine **Umsetzung eines einheitlichen Bezahlsystems**, wie die Einführung einer direkten Zahlungsmethode durch Debit- oder Kreditkartenbezahlung. Dadurch würde die E-Mobilität für Unternehmer und Verbraucher attraktiver, unbürokratischer und benutzerfreundlicher werden. Ein einheitliches Zahlungsnetzwerk wäre effizient und kann als zusätzlicher Booster für die Akzeptanz der e-Mobilität dienen. Als Vorbild kann hier die Umsetzung in Deutschland dienen, welche bereits eine Bezahlung mit Debit- und Kreditkarten ermöglicht.
  - **Erhöhung und Erweiterung der Förderungen:** Die E-Mobilität muss durch Förderungen für Nutzer, sowohl für Unternehmer als auch Private attraktiver gemacht werden. Einerseits sollten die Förderungen ausgedehnt und andererseits spezifisch angepasst und für beide Zielgruppen generell erhöht werden. Durch solche angepassten, weitgehenden Förderkonzepte und angemessenen Förderungen kann der Trend zur Elektromobilität einerseits beschleunigt und auf der anderen Seite ein Anreiz zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen gesetzt werden.

# MÖBILITÄTSWENDE FÜR VERSICHERUNGSAGENTEN NEU DENKEN



## Impressum:

Wirtschaftskammer Österreich | Bundesgremium Versicherungsagenten

Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien | Stand: April 2022

Zugunsten der besseren Lesbarkeit des Textes wurde explizit auf eine durchgängig geschlechterspezifische Schreibweise verzichtet.