



E-Autos: Österreich steht bei Zuschüssen auf Bremse

Weltweit ist der Anteil von Elektroautos gering – in Österreich liegt er bei 1,4 Prozent. Staatliche Beihilfen wirken beschränkt, ergibt eine internationale Studie. Österreich knausert bei der staatlichen Förderung, Norwegen liegt an der Spitze.

Regina Bruckner

Wien – „Unser Ziel ist es, bis zum Jahr 2020 rund 250.000 Elektrofahrzeuge auf Österreichs Straßen zu haben.“ So sprach Umweltminister Nikolaus Berlakovich (ÖVP) 2012. Sein Nachfolger, André Rupprechter (ÖVP), bäckt kleinere Brötchen. Mit der heuer wirksam gewordenen Anschubfinanzierung von 72 Millionen Euro sollen bis 2018 rund 16.000 E-Mobile auf die Straße kommen. Tatsächlich wurde erst ein kleiner Funke gezündet. Im ersten Halbjahr gab es bei Elektro- oder Benzin-Hybrid-Autos einen deutlichen Zuwachs von 62,4 Prozent, immerhin 6878 Stück. Der Anteil der E-Autos ist in den vergangenen fünf Jahren von 0,1 auf 1,4 Prozent gestiegen. Das ist mehr als anderswo.

Mini-Marktanteil

Weltweit fahren rund 1,3 Millionen Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Nach wie vor verkaufen sich die „Stromer“ nicht gut. Ihr Anteil liegt gerade einmal bei 0,2 Prozent aller Autos. Dass massive staatliche Anreize Wirkung zeitigen können, zeigt das Beispiel Hongkong. Bis Ende März waren E-Autos dort steuerbefreit. Der amerikanische E-Auto-Erzeuger Tesla hat davon profitiert. Laut *Wall Street Journal* wurden in Hongkong im Dezember 2016 und im Jänner 2017 je 170 Modelle neu zugelassen, im Februar 2017 waren es rund 600, im März knapp 3000. Und nach dem Ende der Steuerbefreiung waren es: null.



Foto: Reuters / Denis Balibouse

In Norwegen bekommen die Käufer und Benützer von Elektroautos die höchsten staatlichen Zuschüsse. Sie können gratis parken, und auch auf Mautstraßen und Fähren zahlen sie nichts.

Hongkong ist kein Einzelfall: Auch in Dänemark kollabierte der Markt für Elektroautos nach dem Ende der staatlichen Subventionen. In Dänemark sanken die Verkäufe von reinen E-Autos und Plug-in-Hybriden im ersten Quartal 2017 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 60,5 Prozent. Dänemarks Regierung führte flugs die Subventionen wieder ein.

Um das Geschäft anzukurbeln, werden E-Autos und Hybridfahrzeuge in vielen Ländern bezuschusst. Das international tätige Beratungsunternehmen Ecovis hat die staatlichen Beihilfen in 34 Ländern weltweit unter die Lupe genommen. „Bis auf ganz wenige Ausnahmen gibt es den Zuschuss

sowohl für reine E- als auch für Hybridautos, ganz gleich, ob es sich um Privat- oder Firmenwagen handelt“, sagt Ecovis-Vorstand Alexander Weigert.

Die Ansätze dafür sind unterschiedlich gestrickt. Laut den Ecovis-Daten lockt gut die Hälfte der untersuchten Länder mit Ankaufsprämien, so auch Österreich und Deutschland. Mancherorts müssen keine Kfz-Steuern gezahlt werden, in Österreich fällt etwa die motorbezogene Versicherungssteuer weg. Wieder andere streichen Parkgebühren, oder fördern den laufenden Betrieb (wie Österreich dies für juristische Personen macht). China verzichtet sowohl bei E-Autos als auch bei Hybriden ganz auf Steuern. In der Schweiz herrscht Kantönlicheist: In manchen Regionen gibt es Kaufanreize, in manchen Steuererleichterungen.

Und wie wirken sich die einzelnen Maßnahmen aus? Ein zwingender Zusammenhang zwischen Förderungshöhe und Absatz scheint nicht zu bestehen. Denn während im Vorjahr die Zahl der Neuzulassungen in Deutschland zurückging, obwohl just da die Kaufprämie für E-Pkws eingeführt wurde, stieg sie in Österreich vergleichsweise deutlich an – wenn auch von einem kaum wahrnehmbaren Niveau aus. Die Ankaufsförderung für Private gab es da noch nicht. Insgesamt bleiben die Marktanteile bei E-Autos und Hybridfahrzeugen in den meisten Ländern bescheiden.

Geförderter Boom in China

Ausreißer nach oben ist China. Die Neuzulassungen bei E-Autos stiegen von einem Prozent im Jahr 2015 auf 1,7 Prozent im Jahr 2016. Über 400.000 E-Autos fanden Käufer. Eine Erklärung kann die saftige staatliche Unterstützung sein: „In China fließt sie direkt an die Hersteller, was den Verkaufspreis attraktiver macht“, erklärt Richard Hoffmann, Ecovis-Partner in Peking. Bis zu 9800 Dollar pro Fahrzeug gibt es dort. Außerdem fällt keine Kfz-Steuer an, eine Kaufsteuer wird nicht fällig, und

die Errichtung von Aufladestationen wird (wie übrigens auch in Österreich) steuerlich gefördert.

Sehr viel gewichtiger dürfte aber die rigide Strategie der Regierung sein. Die raren Lizenzen für Benzinautos werden verlost, wer kein Glück hat, muss ein E-Auto kaufen. Die Nummernschilder, also die Voraussetzung zum Gebrauch der Fahrzeuge, werden monatlich versteigert. Bieter müssen dafür um die 13.000 Euro auf den Tisch legen.

Dass eine direkte Kaufsubventionierung für nachhaltigen Aufschwung der E-Mobilität sorgt, wird von vielen Ökonomen bezweifelt. Erst recht, wenn die Höhe der Zuschüsse vergleichs-

weise mickrig ist, wie in Österreich und Deutschland. So fällt sie in Österreich mit 4000 Euro für E-Autos (unter einem Kaufpreis von 50.000 Euro) und 1500 Euro bei Plug-in-Hybriden eher in die Kategorie „kleckern“. Tatsächlich wurden die meisten E- und Hybridfahrzeuge heuer von Unternehmen oder Gemeinden erworben.

Auch in Frankreich, das mit einem Zuschuss von 10.000 Euro zu den Ländern mit der höchsten Förderung gehört, liegt der Anteil der E-Autos nur bei 1,45 Prozent. Geklotzt statt gekleckert wird dagegen in Südkorea. Bis zu 21.450 Euro gibt es dort geschenkt. Der Kauf wird mit bis zu 11.450 Euro gefördert. Dazu kommen auf lokaler Ebene bis zu 9800 Euro. So großzügig ist kein anderes von Ecovis begutachtetes Land.

Norwegen voran

Das europäische Mekka der Elektromobilität liegt derzeit in Norwegen. Hier sind etwa 15 Prozent aller Neuzulassungen reine Elektroautos. Ankaufsprämien gibt es dort nicht, allerdings massive Steuervorteile und ganz praktische Erleichterungen im Alltag. Bis Ende 2017 fallen hier gleich einmal beim Kauf die Steuern weg. Die Fahrzeughalter zahlen dann auch weniger Kfz-Steuer, können gratis parken, kostenlos Mautstraßen und Fähren benutzen sowie in öffentlichen Parkhäusern Strom tanken. Insgesamt sieht die Rechnung dann so aus, dass ein Elektroauto meist billiger kommt, als ein herkömmliches. „Ein Tesla S läge normalerweise bei 130.000 Euro“, rechnet Ecovis-Steuerberater Jørgen Svendgård in Oslo vor, „dank der Vergünstigungen zahlt der Käufer aber nur 72.000 Euro – die Ersparnis liegt also bei 58.000 Euro.“ Doch auch für Golfspieler geht die Rechnung deutlich auf: Ein E-Golf kommt um fast 9000 Euro günstiger als das herkömmliche Modell.

Hierzulande geht diese Rechnung nicht einmal für Unternehmen auf, die Elektroautos nützen.

Harter Poker um Brexit beginnt

Positionen von EU und Großbritannien weit auseinander

London/Brüssel – Nun geht es erstmals in die schwierigen Details: Nach einem kurzen Auftakt im Juni verhandeln die Europäische Union und Großbritannien ab heute, Montag, erstmals intensiv mehrere Tage lang über den Ausstieg des Landes aus der EU, den sogenannten Brexit.

In vielen Bereichen liegen beide Seiten meilenweit auseinander. In Bezug auf die 3,2 Millionen EU-Bürger, die in Großbritannien leben, fordert die EU, dass ihre Bürger nach fünf Jahren im Land ein dauerhaftes Bleiberecht bekommen und Leistungen aus dem britischen Sozial- und Rentensystem beziehen können. Ein Angebot der britischen Premierministerin Theresa May, das einen Sonderstatus für EU-Bürger vorsieht, geht Brüssel nicht weit genug. London will dagegen nicht akzeptieren, dass die EU-Bürger ihre Rechte vor dem Europäischen Gerichtshof einklagen können.

Auch übers Finanzielle wird gestritten werden. Die EU verlangt von Großbritannien, eingegangene finanzielle Verpflichtungen zu

erfüllen, über das Austrittsdatum März 2019 hinaus. Das liegt am Finanzrahmen der EU, der bis Ende 2020 läuft. Zudem soll London für die in seiner Mitgliedschaft entstandenen Pensionsansprüche von EU-Beamten aufkommen. In Brüssel wird die Gesamtsumme auf 40 bis 100 Milliarden Euro geschätzt. London hat nicht einmal grundsätzlich anerkannt, dass es zu Zahlungen verpflichtet ist.

Ein weiteres strittiges Thema ist der Status der britischen Provinz Nordirland. Sie würde nach dem Brexit durch eine EU-Außengrenze vom Nachbarn Irland getrennt. Die irische Regierung befürchtet gravierende wirtschaftliche und politische Folgen, auch die EU will eine „harte Grenze“ mit strengen Pass- und Güterkontrollen vermeiden. Wie das erreicht werden soll, ist aber unklar.

In der britischen Regierung zeichnet sich laut Finanzminister Philip Hammond inzwischen eine Mehrheit für eine Übergangsphase beim Austritt aus der EU ab. Diese Phase werde einige Jahre dauern. (APA)

Stromautobahn wird verhandelt

Verwaltungsrichter tagen zu Salzburger 380-kV-Leitung

Wien – Heute, Montag, beginnt am Bundesverwaltungsgericht in Wien die Berufungsverhandlung zur geplanten 380-kV-Leitung durch das Bundesland Salzburg. Der Projektbetreiber, die Verbund-Tochter APG (Austria Power Grid), pocht auf die Bedeutung der Leitung für die Versorgungssicherheit. Die Freileitungsgegner wollen, dass zumindest Teile der Stromautobahn als Kabel in der Erde verschwinden.

In der öffentlichen Verhandlung, die wegen des erwarteten Andrangs im Marx-Palast in Wien 3 stattfindet, werden alle Seiten noch einmal gehört und neu vorgebrachte Tatsachen und Beweismittel gesammelt. Über die Beschwerde entscheidet ein Richter senat, die Entscheidung wird dann schriftlich ergehen.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung für die Salzburgleitung hatte im Dezember 2015 nach mehr als drei Jahren Laufzeit mit einem positiven Bescheid des Landes geendet. In erster Instanz wurden lediglich die Auswirkungen der Leitung auf Natur- und

Landschaftsschutz negativ bewertet. Insgesamt sah die Behörde mehr Vor- als Nachteile.

Mit der 113-Kilometer-Leitung (Elixhausen im Flachgau bis Kaprun im Pinzgau) soll der 380-kV-Ring Österreichs geschlossen werden. Bürgerinitiativen, mehrere Gemeinden, Umweltschutz und Naturschutz bekämpfen das Projekt. Sie befürchten gravierende negative Auswirkungen auf Natur, Landschaftsbild und Tourismus. (APA)



Mastenwälder sind am flachen Land üblich, aber unbeliebt.

Foto: APA / dpa / Federico Gambarini