

Dr. Wolfgang Schüssel
Wirtschaftsminister

KOPIE

Wien, am 23. Dezember 1991

Sehr geehrter Herr Präsident!

Ich gestatte mir, in Entsprechung des Punktes 4. der Entschließung des Nationalrates vom 10. Juli 1991, E 18-NR/XVIII. GP., in der Beilage einen Bericht vorzulegen.

In Ergänzung dieses Berichtes bietet die ebenfalls beigeschlossene Ausarbeitung meines Ressorts mit dem Titel "Solarenergie-Programm" eine umfassende Darstellung der beiden Breitentests für Elektro-Autos und Photovoltaik-Anlagen. Darüber hinaus darf ich Ihnen das Papier "Solarenergie-Förderungen der Bundesländer" zur Kenntnis bringen.

Mit vorzüglicher Hochachtung

Beilagen



Herrn
Präsidenten des Nationalrates
Dr. Heinz Fischer
Parlament
1017 Wien

Bericht
des
Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten
zur
Entschließung des Nationalrates
vom 10.7.1991
betreffend Antrag 4/A

1. Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, dem Nationalrat bis Oktober 1991 einen Entwurf einer Novelle zum Umsatzsteuergesetz des Inhalts vorzulegen, daß sich für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge die Umsatzsteuer für einen begrenzten Zeitraum von fünf Jahren auf zehn vH ermaßigt.
2. Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, bei der Neugestaltung der KFZ-Steuer nach Umweltgesichtspunkten, den Betrieb von Elektrofahrzeugen für einen Zeitraum von fünf Jahren durch einen besonders niedrigen Steuersatz zu fördern und dabei auch bestehende Unterschiede bei der Besteuerung von als PKW oder LKW zugelassenen Elektrofahrzeugen zu beseitigen.
3. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ersucht, die Anschaffung von Elektrofahrzeugen im Rahmen seiner budgetären Möglichkeiten zu unterstützen; dabei ist aber im besonderen auf eine Weiterentwicklung des Stands der Technik durch dementsprechend gestaltete Förderungsvoraussetzungen sowie auf eine Koordinierung mit Förderungsprogrammen der Länder zu achten. Eine diesbezügliche Forderaktion ist bis Ende 1991 auszuarbeiten.
4. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ersucht, in Gespräche mit den Ländern mit dem Ziel einzutreten, Bund-Länder-Forderungsaktionen mit zumindest gleich hohen Finanzierungsanteilen von Bund und Ländern zur Errichtung von Photovoltaikanlagen zu schaffen und über das Ergebnis der Bund-Länder-Gespräche dem Parlament bis Ende des Jahres zu berichten.
5. Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten wird ersucht, durch eine Neugestaltung der Strompreise in den Strompreisbescheid dafür zu sorgen, daß photovoltaisch erzeugter netzeingespeister Strom für einen Zeitraum von fünf Jahren zu einem tariflich besonders interessanten Preis übernommen wird und eingespeister Strom im Verhältnis 1:1 gegen Netzstrom (Arbeitspreise der allgemeinen Tarife) ab 1. Jänner 1992 getauscht werden kann.
6. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, in einer Studie die Möglichkeiten des breiteren Einsatzes von Elektrofahrzeugen vor allem im Verkehr in sensiblen Regionen (zB in Ballungsräumen, Fremdenverkehrsgebieten) untersuchen zu lassen. Darüber hinaus sollen auch die Möglichkeiten einer Vorreiterrolle der öffentlichen Verkehrsunternehmen (Bahn, Post, kommunale Unternehmungen) und kommunaler Dienste geprüft werden.
7. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird ersucht, die Möglichkeiten einer vereinfachten Genehmigung von Elektrofahrzeugen (Typisierung und längerfristige Geltungsdauer) unter besonderer Beachtung der Verkehrs- und Betriebssicherheit zu prüfen.
8. Der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung wird ersucht, durch die Vergabe von Forschungsaufträgen, die Weiterentwicklung des Stands der Technik von Elektrofahrzeugen und insbesondere auch der Fahrzeughärtter im Zusammenwirken mit der österreichischen Industrie voranzutreiben.
9. Die Bundesregierung wird ersucht, die Möglichkeiten für einen Einsatz von Elektroautos im eigenen Wirkungsbereich zu prüfen und insbesondere dort, wo eine entsprechende Beispielwirkung zu erwarten ist, diese Fahrzeuge forciert einzusetzen.

Ad 1.: (Mehrwertsteuersenkung)**1.1. Allgemeines**

Bereits in der ersten Jahreshälfte 1991 wurde in einem Gespräch zwischen dem Wirtschafts- und dem Finanzminister vereinbart, die Mehrwertsteuer für Elektroautos ab 1.1.1992 auf 10 % zu senken. Gemäß dem derzeitigen ho. Kenntnisstand ist die Vereinbarung erfüllt worden. Die in der Entschließung angeführte Befristung dieser Steuersenkung auf 5 Jahre wird platzgreifen.

Die ebenfalls beschlossene Einführung einer Normverbrauchsabgabe (Zulassungssteuer) als ökologische Komponente bei der Kfz-Anschaffung, die gewissermaßen die beabsichtigte MWSt-Senkung von 32 % auf 20 % bei Automobilen kompensieren soll, wird im Fall der Elektromobile im allgemeinen zu keiner weiteren Steuerbelastung führen und den Steuervorteil der Elektromobile von 10 %-Punkten weiter erhöhen. (Ausgehend von der Basis 10 % MWSt bei Elektromobilen und 20 % bei mit Verbrennungsmotor betriebenen Fahrzeugen wird durch die Normverbrauchsabgabe bei letzteren Fahrzeugen eine je nach Leistung zusätzliche Steuerlast entstehen).

1.2. Zur Problematik der ermäßigten Mehrwertsteuer für Komponenten von Elektromobilen

Von verschiedener Seite wurde im Zuge der Vorbereitung der Präsentation des Breitentests am 3.9.1991 der Wunsch geäußert, auch die wichtigsten Komponenten, wie Ladegerät und Traktionsbatterien dem ermäßigten Steuersatz von 10 % zu unterziehen.

Die Sektion VIII hat inzwischen das Bundesministerium für Finanzen sowie einen Vertreter von CITROEN kontaktiert. Das Finanzressort steht im Hinblick auf präjudizielle Wirkungen für andere Konsumgüter sowie hinsichtlich der möglichen technischen und finanziellen Probleme diesem Wunsch ablehnend gegenüber. Die

Firma CITROEN (hier stellvertretend auch für andere Elektroauto-Hersteller) würde selbstverständlich eine solche Regelung begrüßen, sieht aber die dagegen sprechenden Argumente - von ihr selbst genannt auch einen möglichen Mißbrauch dieser Steuerbegünstigung durch den Ersatzteilkäufer - prinzipiell ein.

Die Situation ist dergestalt, daß nach Ansicht der Sektion VIII Traktionsbatterien und Ladegerät einen unverzichtbaren Bestandteil des Elektro-Fahrzeuges darstellen. Bei der Erstausstattung des Fahrzeuges wären diese Komponenten als Fahrzeugbestandteil, soferne nicht getrennt verrechnet, ohnehin nur mit dem 10 %-MWSt-Satz zu verrechnen. Erst im Falle eines Ersatzes (dieser wird i. a. bei der Traktionsbatterien zu erheblichen Kosten des Fahrzeughalters führen) wäre der Normalsteuersatz anzusetzen.

Im Vergleich zur derzeitigen Situation (Komponenten werden bei Erstausstattung - sie liegen ja als Bestandteil dem Gesamtpreis des Fahrzeuges zugunde - mit 32 % Mehrwertsteuer besteuert; wird ein Ersatzteil angeschafft, so wird dieses mit 20 % besteuert) liegt zugegebenermaßen eine Diskrepanz bei der steuerlichen Behandlung von Elektrofahrzeug-Komponenten vor (sie würden, wie dargestellt, im Fall eines Ersatzteilkaufs mit ebenfalls 20 % damit höher besteuert als im Falle der Erstausstattung).

Diese Diskrepanz kann nach Ansicht der ho. Abteilung nur förderungspolitisch erklärt werden: Auch bei herkömmlichen Investitionsförderungen werden Ersatzbeschaffungen nicht neuerlich gefördert.

Ad 2.: (Kfz-Steuer-Begünstigung)

Die derzeitige Rechtslage hinsichtlich der Kfz-Steuer für Elektroautos zeigt folgendes Bild:

Die Jahressteuer beträgt für als PKW typisierte Fahrzeuge, da sie gemäß § 5 (3) KfzSt-Gesetz steuerrechtlich als Zugmaschine eingestuft werden, in Abhängigkeit vom Gewicht öS 600,-- bis öS 2.160,-- (Eigengewicht von unter 500 kg bis 3000).

Ist das Fahrzeug als LKW typisiert, kommt i.a. der für diese Fahrzeugkategorie (Nutzlast bis 500 kg) niedrigste Steuerbetrag von öS 600,-- zur Anwendung. Die Unterschiede in der Besteuerung - wie in der Entschließung angesprochen - ergeben sich dadurch, daß als PKW typisierte Elektro-Mobile üblicherweise in die zweite Steuerklasse (Eigengewicht 500 - 1500 kg) fallen und dabei ein Steuerbetrag von öS 1.080,-- anfällt gegenüber den wie oben für LKW dargestellten öS 600,--.

Zur neuzugestaltenden Rechtslage:

Anlässlich der Sitzung des Unterausschusses des Finanzausschusses am 24.5.1991 wurde von Herrn Bundesminister LACINA auch auf die Neugestaltung der Kfz-Steuer hingewiesen und ausgeführt, daß in deren Gefolge im Hinblick auf die geringe Leistung des Fahrzeuges (geplant ist ja die Umstellung des Kfz-Steuersystems von der Besteuerung nach Hubraum auf die Leistung) Elektro-Fahrzeuge automatisch besser als derzeit gestellt werden und in der Regel in die niedrigste Steuerkategorie fallen werden.

Ad 3.: (Förderung von Elektrofahrzeugen)

Der vor der Umsetzung befindliche Breitentest für Elektro-Mobile trägt grundsätzlich bereits jetzt der Entschließung Rechnung. Die Prämie von öS 10.000,-- widerspiegelt die budgetäre Situation des ho. Ressorts. Die Rücksichtnahme auf den Stand der Technik bei den Förderungsvoraussetzungen wird in die Verhandlungen mit den Ländern einfließen.

Beispiel: Oberösterreich fördert Elektro-Mobile mit einem Zuschuß von 15 % und Leichtbaumobile (Solar-mobile) mit 25 %. Eine Vereinheitlichung bzw. Übertragung dieses Modelles wird mit den Ländern zu diskutieren sein.

In einer Sitzungsrounde am 11. 12. 1991 mit den Ländern konnten allerdings noch keine Festlegungen über ein einheitliches Vorgehen aller Länder im Sinne des vorstehenden Modelles getroffen werden. Es wird Verhandlungen mit dem jeweiligen Bundesland vorbehalten bleiben, im Einzelfall dessen Beteiligung am Solarenergie-Programm abzuklären.

Seitens des Wirtschaftsressorts steht einem Start des Breitentests für Elektromobile (siehe auch Ausarbeitung "Solarenergie-Programm") nach Durchführung des vom Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung vorgesehenen "Prätests" nichts mehr im Wege.

Ad 4.: (Förderung von Photovoltaikanlagen; Subventionspolitik)

Dieser Punkt wird gemeinsam mit Punkt 3. mit den Ländern mitbehandelt werden. Darüber hinaus ist es gelungen, die von der Elektrizitätswirtschaft im Rahmen des VEÖ gegründete Energieforschungsgemeinschaft (EFG) zur organisatorischen Mitarbeit und finanziellen Unterstützung zu gewinnen. Der Hauptausschuß des VEÖ hat am 25. 11. 1991 den Beschuß gefaßt, die EFG mit insgesamt öS 12 Millionen für die Mitwirkung am Photovoltaik-Breitentest zu dotieren. Damit wird von der EFG je Kilowatt solarer Leistung ein Betrag von öS 60.000,-- bereitgestellt.

Daneben wird jenes EVU, in dessen Netz eingespeist wird, einen Beitrag in Höhe von öS 10.000,--/kW an den Einspeiser leisten, der als diskontierte Vorauszahlung für die im Zeitraum von 10 Jahren eingespeiste Strommenge neben dem üblichen Einspeisungstarif zu verstehen ist. Damit erhält der Betreiber einer PV-Anlage etwa das Dreifache der sonst bei Netzeinspeisung üblichen Vergütung. Diese Regelung entspricht aus finanzieller Sicht in etwa den neuen ausländischen Modellen. Ein weiterer Vorteil ergibt sich für den Einspeiser dadurch, daß er schon bei der Investition über zusätzliche Barmittel verfügen kann.

In Summe werden daher maximal öS 80.000,-- pro kW (unter Einschluß der seitens des Wirtschaftsressorts bereitgestellten öS 10.000,--) dem Investor bei Anschaffung einer PV-Anlage als Förderungsbetrag zur Verfügung stehen, was etwa einem Drittel der Investitionskosten für eine 1 kW-Anlage entspricht.

Es wird angestrebt, die Länder zu weiteren Beiträgen zu veranlassen. Die Vorgespräche im Verband der Elektrizitätswerke Österreichs haben die Absicht der Elektrizitätswirtschaft erkennen lassen, die finanzielle Unterstützung für PV-Anlagen mit maximal einem Drittel der Anschaffungskosten zu begrenzen. Eine Gegenüberstellung dieses Vorschlages mit dem deutschen "1000-Dächer-Solarprogramm", das eine Förderung bis insgesamt 75 % der Investitionskosten vorsieht, zeigt ein gewisses Mißverhältnis auf. Die bisher erwogene Förderung eines Drittels der Kosten wird voraussichtlich nicht zu einer wirtschaftlichen Amortisation der Investition des Betreibers der PV-Anlage führen.

Dem gegenüber steht das Argument, daß eine zu hohe Förderung eine gewisse "ideelle Geringschätzung" der Investition oder Technologie zur Folge haben könnte. Eine Gesamtförderung von öS 90.000,-- bis öS 100.000,-- würde bei abschätzbaren Investitionskosten von demnächst vielleicht öS 200.000,--/kW doch einem Ausmaß von 50 % entsprechen. Damit würde einerseits der Anreiz für den Investor relativ groß sein, andererseits läge der Förderungssatz noch in einem vertretbaren Rahmen.

Ad 5.: (Förderung von Photovoltaikanlagen: Tarifpolitik)

Der unter Punkt 4. erwähnte Beitrag des Gebiets-EVU ist als diskontierte Vorauszahlung für den in der Entschließung angesprochenen Zeitraum von 5 Jahren, in dem ".... zu einem tariflichen besonders interessanten Preis übernommen" werden soll, zu verstehen. Bei einer üblicherweise zu erwartenden Jahresarbeit einer 1 kW-PV-Anlage von rd. 1000 kWh würde dies bedeuten, daß (statisch gerechnet) der Wert der von der PV-Anlage gelieferten Kilowattstunde mit öS 2,-- angesetzt würde. Hinzu käme noch der bei Netzeinspeisung vom EVU rückverrechnete Verbundtarif.

Ob und inwieweit nach diesem Zeitraum von 5 Jahren das Einspeisungsverhältnis 1:1 gegen Netzstrom eingehalten werden kann, läßt sich derzeit aufgrund der mit der Elektrizitätswirtschaft laufenden Tarifverhandlungen noch nicht festlegen.

Ad 6.: (Verkehrspolitik; Grundsatzstudien)

Über eine inzwischen vom Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in Auftrag gegebene Studie ist derzeit nichts Näheres bekannt. Seitens des Wirtschaftsressorts wurde im Rahmen der Arbeitstagung "Verkehrsfreie Dörfer und Täler" am 21.9.1991 der Themenbereich behandelt. Einige Gemeinden haben bereits die Absicht erkennen lassen, Ortskerne für die Zufahrt verbrennungsmotorbetriebener Fahrzeuge zu sperren und nur mehr mittels Elektroautos den rollenden Verkehr abwickeln zu wollen.

Gemäß den bisher erfolgten Kontaktnahmen von Gemeinden mit der Sektion VIII hinsichtlich des Elektroauto-Breitentests ist davon auszugehen, daß einige Kommunen eine Anschaffung von E-Mobilen für ihren Fuhrpark beabsichtigen bzw. bereits Bestellungen durchgeführt haben (z. B. Stadtgemeinde Innsbruck).

Was die "Vorreiterrolle" öffentlicher Verkehrsunternehmen betrifft, testet vor allem die Post verschiedene Elektro-Mobile, wobei in nächster Zeit eine Anschaffung mehrerer Fahrzeuge zu erwarten ist.

Ad 7.: Kfz-rechtliche Genehmigung von Elektro-Fahrzeugen)

Der Herr Bundesminister hat mit Zl. 552.348/62-VIII/2/91 vom 31.5.1991 (also noch vor der Entschließung!) Herrn Bundesminister Dr. STREICHER diesbezüglich angeschrieben. In seiner Antwort verwies der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf ständige Weiterentwicklungen bei einzelnen Fahrzeugtypen, sowie darauf, daß durch bei einzelnen Fahrzeugtypen unterschiedliche sicherheitstechnische Gegebenheiten bislang eine allgemein gültige Beurteilung und Typisierung oft nicht möglich ist. Der Verkehrsminister möchte aber demnächst sicherheitstechnische Richtlinien festlegen, die vor allem für die Typengenehmigung anzuwenden sein werden.

Ad 8.: (Forschungspolitik)

Die Miteinbeziehung des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung in die Breitentests zum Solarenergie-Programm sind nur ein Teilaспект der vom Forschungsministerium wahrzunehmenden forschungspolitischen Möglichkeiten. Die österreichische Industrie zählt mit zu den Führenden bei der Entwicklung einer neuen Generation von Hochleistungsbatterien (Stichwort "ZnCr-Batterie"). Sollte eine Großserienfertigung von Elektro-Mobilen in nächster Zukunft international möglich werden, böten sich für die Zulieferindustrie im Bereich der Batterien und Elektro-Motoren sicherlich reelle Chancen. In den folgenden Gesprächsrunden zur Kalibrierung des Elektroauto-Breitentests wird auch angesprochen werden, inwieweit aufgrund dieser Entschließung eine Forcierung der dargestellten Forschungsarbeiten bzw. der hiefür nötigen finanziellen Mehrdotierung in die Wege geleitet wurde.

Ad 9.: (Elektroautos für die Bundesregierung)

Angesprochen ist die Bundesregierung. Es wird wohl davon auszugehen sein, daß eine koordinierte Aktion zum Bundeskanzleramt ressortiert. Wie in der Ausarbeitung "Solarenergie-Programm" dargelegt, böten sich grundsätzlich allen Ressorts Einsatzmöglichkeiten für Elektro-Fahrzeuge. Seitens des Bundes wurden bisher noch keine erweiterten Einsätze bzw. Ankäufe derartiger Fahrzeuge bekannt. Im Wirtschaftsressort wird derzeit der Einsatz eines Elektro-Fahrzeuges im Rahmen des Wirkungsbereiches der Sektion VI geprüft.

Bundesminister Dr. SCHÜSSEL hat die Landeshauptleute über die ho. Initiative zum Solarenergie-Programm schriftlich informiert. Eine positive Reaktion ist bereits vom Landeshauptmann für Niederösterreich zu vermerken, der die Möglichkeiten eines Einsatzes von Elektro-Mobilen im Bereich der Landesverwaltung überprüfen wird.

Bundesministerium für
wirtschaftliche Angelegenheiten

29. 11. 1991

SOLARENERGIE-Programm

I. Einleitung/Grundsätzliches

Über Initiative von Bundesminister Dr. SCHÜSSEL wird von der Sektion VIII des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten in Kooperation mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung sowie weiteren Institutionen ein "Solarenergie-Programm" durchgeführt. Das gesamte Programm wird, ausgehend von Breitentests für Photovoltaik-Anlagen sowie für Elektroautos (Elektro-Fahrzeuge sowohl für private Nutzer als auch für gewerblichen Verkehr) auch eine Reihe von Maßnahmen zur raschen Markteinführung dieser Technologien umfassen:

- durch Novellierung des Umsatzsteuergesetzes ermäßigt sich ab 1992 die Umsatzsteuer für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge auf 10 %
- im Zuge der Neugestaltung der Kraftfahrzeugsteuer soll durch einen besonders niedrigen Steuersatz für Elektromobile die Anwendung dieser Straßenfahrzeuge gefördert werden, wie auch bei der Besteuerung bestehende Unterschiede zwischen als PKW oder LKW zugelassenen Elektrofahrzeugen beseitigt werden
- im Rahmen besonderer Förderungsschwerpunkte werden durch Direktzuschüsse die Anschaffungskosten für Elektroautos reduziert

- durch Miteinbeziehung der Elektrizitätswirtschaft wird auch die Errichtung von Photovoltaik-Anlagen finanziell gestützt
- eine Neugestaltung der Strompreise soll eine tarifliche Begünstigung von aus Solarstromanlagen eingespeistem Strom ermöglichen
- die Möglichkeiten eines verstärkten Einsatzes von Elektrofahrzeugen, hier vor allem in sensiblen Regionen, wie auch bei öffentlichen Verkehrsunternehmungen der Gebietskörperschaften werden geprüft
- angestrebt wird darüber hinaus eine Vereinfachung bei der Zulassung von Elektrofahrzeugen unter besonderer Beachtung deren Verkehrs- und Betriebssicherheit
- durch vermehrte Forschungs- und Entwicklungstätigkeit soll eine Weiterentwicklung des Standes der Technik bei Elektroautos erreicht werden
- auch im eigenen Wirkungsbereich wird die Bundesregierung Einsatzmöglichkeiten für Elektrofahrzeuge, nicht zuletzt wegen der zu erwartenden Beispieldwirkung, prüfen.

Diese Maßnahmen finden ihre Grundlage in einer Entschließung des Nationalrates vom 10. 7. 1991, der umfangreiche Beratungen im Unterausschuß des Finanzausschusses zu den Themen Elektroauto und Solarstromanlagen vorangegangen sind.

Die energiepolitische Notwendigkeit, erneuerbare Energieträger und neue, energiesparende Technologien zu forcieren, zählte schon bisher zu den Schwerpunkten der österreichischen Energiepolitik, zuletzt dokumentiert in den energiepolitischen Leitlinien des Energieberichtes 1990.

Auch das geltende Arbeitsübereinkommen zwischen der Sozialdemokratischen Partei Österreichs und der Österreichischen Volkspartei über die Bildung einer gemeinsamen Bundesregierung für die Dauer der XVIII. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates vom 17. 12. 1990 führt in diesem Zusammenhang aus:

"Ein wesentlicher Schwerpunkt ist in einer koordinierten nationalen Energieforschung und Forschungsumsetzung sowie in verstärkter Beteiligung an internationalen Projekten zu setzen.

Die Forschungsmittel sind insbesondere für erneuerbare Energien wesentlich zu erhöhen, z. B. zur Unterstützung von Solarenergie- und Biomasseprojekten."

Das in Ausarbeitung befindliche Solarenergie-Programm steht also, den im Arbeitsübereinkommen festgehaltenen Grundsätzen entsprechend, im Einklang mit einer koordinierten nationalen Forschungsumsetzung.

I. 1. Rahmenbedingungen und Förderungsgrundsätze für das Solarenergie-Programm

Den Zielsetzungen der ökosozialen Marktwirtschaft folgend, ist das Programm nach folgenden Kriterien ausgerichtet:

- Österreich soll sich als Umweltmusterland Europas präsentieren
- Schaffung von Markttransparenz durch Verstärkung des Informationsflusses zwischen Konsumenten und Produzenten
- freie Preisbildung und freier Marktzugang:

Prinzipiell sind weder Anbieter noch potentielle Käufer (ausgenommen sind allerdings öffentliche Körperschaften und vergleichbare Institutionen) ausgeschlossen, allerdings sind Rahmenbedingungen, wie Service und Alltagstauglichkeit der Fahrzeuge, auf der Produzentenseite erforderlich

- Förderung der Eigeninitiative und unbürokratische Unterstützung:

Beispiel: Das Wirtschaftsministerium stellt insgesamt 2 Mio S für die Teilnahme am Breitentest zur Verfügung, wobei je Fahrzeug S 10.000,-- Abgeltungsprämie für die Führung des Fahrtenbuches und allfälliger weiterer Aufzeichnungen gewährt werden

- Wettbewerb und Sponsoring:

Je rascher und gezielter ein Anbieter auf einem entstehenden Markt agiert, desto besser wird er sich in Zukunft behaupten können. Dies gilt auch für alle Aktivitäten, die eine rasche Markteinführung von Elektromobilen finanziell unterstützen. Der wünschenswerte Effekt eines derartigen Sponsoring besteht für die Allgemeinheit darin, daß der Markteinführungsprozeß dieser Technologie damit beschleunigt wird.

I. 1. 1. Besteuerung

Als ein marktwirtschaftlich bedeutendes Instrument mit Lenkfunktion ist die Besteuerung anzusehen. Im Zusammenhang mit energie- und umweltpolitischen Zielsetzungen können Steuererleichterungen bei der Einführung neuer Technologien besonders hilfreich sein. Der "Belohnungscharakter", der sich für den Steuerpflichtigen damit ergibt, verstärkt sein Bewußtsein, einen positiven Beitrag aus gesamtstaatlicher Sicht geleistet zu haben.

Eine operational einfach realisierbare Möglichkeit einer Steuererleichterung ist in der Mehrwertsteuersenkung zu sehen. Damit könnte die Bundesregierung den von vielen Seiten bereits seit längerem erhobenen Forderungen Rechnung tragen und die in der Vergangenheit in großer Zahl gesetzten umweltrelevanten Aktivitäten sinnvoll fortsetzen, insbesondere aber auch die in der

Regierungserklärung vom 18.12.1990 postulierte Schwerpunktsetzung auf dem Umweltsektor unterstreichen.

In einem ersten Schritt konnte Wirtschaftsminister Dr. SCHÜSSEL in Verhandlungen mit dem Finanzminister erwirken, daß die Mehrwertsteuer für Elektromobile ab 1. 1. 1992 auf 10 % gesenkt wird.

Auch der Finanzausschuß des Nationalrates hat in diesem Zusammenhang einen Antrag (Nr. 4/A), der ein Bundesgesetz betrifft, mit dem das Umsatzsteuergesetz und das Umweltfondsgesetz geändert wird, im Wege des Unterausschusses in Behandlung genommen. Dieser Unterausschuß hat seine Beratungen am 26. Juni 1991 abgeschlossen und eine Entschließung vorbereitet, die vom Nationalrat am 10. Juli 1991 angenommen wurde. In der genannten Entschließung wird der Bundesminister für Finanzen ersucht, das Umsatzsteuergesetz dergestalt zu novellieren, daß sich für elektrisch betriebene Kraftfahrzeuge die Umsatzsteuer für einen begrenzten Zeitraum von 5 Jahren auf 10 % ermäßigt. Des weiteren soll bei der Neugestaltung der KFZ-Steuer für Elektrofahrzeuge ein besonders niedriger Steuersatz zur Anwendung kommen, wobei die derzeit bestehenden Unterschiede bei der Besteuerung von als PKW oder LKW zugelassenen Elektrofahrzeugen beseitigt werden sollen.

I. 1. 2. Direkte Förderung

Neben steuerlichen Begünstigungen ist zu prüfen, inwieweit und in welcher Höhe durch direkte finanzielle Anreize eine Beschleunigung der Markteinführung von Solarstromanlagen und Elektroautos erreicht werden kann. Hierbei gilt zunächst der Grundsatz, daß langfristig nur durch das Zusammenwirken beider Technologien sich die vielschichtigen gesamtwirtschaftlichen Zielsetzungen energie-, umwelt- und sozialpolitischer Natur erreichen lassen. Jedenfalls bedeutet dieser Grundsatz, daß letztlich eine Förderung des Elektrofahrzeuges aus energiepolitischen Gründen gerechtfertigt ist, wenn gleichzeitig auch die zum Antrieb dieses Fahrzeuges erforderliche elektrische Energie aus Photovoltaik-Anlagen in ausreichender Menge vorhanden ist. Photovoltaik-Anlagen - gleichgültig welcher

Größe - sind aber derzeit ohne finanzielle Unterstützung für den Betreiber noch nicht wirtschaftlich. Hier gilt es, Hilfestellungen schon bei der Investition anzubieten.

Nähere Erläuterungen über das Ausmaß der Förderung finden sich in den Punkten II. und III.

I. 1. 3. Beseitigung administrativer Hemmnisse

Auch administrative Hindernisse können fallweise die Verbreitung dieser neuen Technologien negativ beeinflussen. Signifikant in diesem Zusammenhang ist die allgemein bundesländerweise unterschiedlich geübte Praxis bei der Zulassung von Elektrofahrzeugen. So ist es möglich, daß Elektrofahrzeuge, die in einem Bundesland anstandslos unbefristet zugelassen werden, bei der Zulassung in einem anderen Bundesland lediglich eine auf ein Jahr befristete Zulassung erhalten. Bundesminister SCHÜSSEL hat beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr das dringende Ersuchen deponiert, auf einen möglichst einheitlichen und transparenten Zulassungsmodus für Elektrofahrzeuge mit Gültigkeit für das gesamte Bundesgebiet hinzuwirken.

Darüber hinaus ist die mit dem Kraftfahrwesen indirekt in Zusammenhang stehende Rechtsmaterie allenfalls zu aktualisieren. Ein Beispiel hiefür ist die Wiener Garagenordnung, die das Abstellen von Elektroautos zusammen mit verbrennungsmotorbetriebenen Kraftfahrzeugen ausschließt. Auf die Beseitigung dieses offensichtlich den heutigen technischen Gegebenheiten nicht mehr adäquaten Hemmnisses für Elektrofahrzeuge wird hingearbeitet.

Betreffend die Installierung von PV-Anlagen wird zu prüfen sein, ob Ortsbildpflege- oder Landschaftsschutzvorschriften im Einzelfall nicht einen Hinderungsgrund für die Errichtung von PV-Anlagen darstellen können. PV-Anlagen, die auf Hausdächern montiert sind, tragen diesen Vorschriften am ehesten Rechnung. Nur in Ausnahmefällen sollte daher eine freistehende Aufstellung von PV-Anlagen in Frage kommen, wobei dann auf die Vermeidung von möglichen Abschattungen der Nachbargrundstücke (Zivilrechtsstreitigkeiten) zu achten wäre.

I. 1. 4. Verbesserung der Einspeisebedingungen für PV-Anlagen

Mit der Elektrizitätswirtschaft laufen Verhandlungen über bessere Einspeisebedingungen von Strom aus PV-Anlagen - ein wesentliches Ziel dieses Breitentests ist auch die Bereitstellung der benötigten Energie auf möglichst umweltschonende Art über PV-Anlagen.

Näheres hiezu im Punkt III.

I. 1. 5. Schaffung der Infrastruktur für das E-Mobil

Zur Verbesserung der Infrastruktur rund um das Elektrofahrzeug (Stichwort "Stromtankstelle") hat sich der ÖAMTC bereit erklärt, in seinen Stützpunkten Stromanschlüsse vorzunehmen und ist überdies bemüht, eigene Parkplätze im Wiener Stadtgebiet mit Anschlüssen auszustatten. Ein zukunftsweisender Schritt wurde mit der Errichtung einer Mustertankstelle mit Solaranlage und 5 Elektro-Zapfsäulen auf dem Gelände des ÖAMTC-Fahrtechnikzentrums in Teesdorf gesetzt. Ähnliche Maßnahmen wurden ebenfalls vom ARBÖ unternommen.

Darüber hinaus hat sich auch der Fachverband der Erdölindustrie Österreichs grundsätzlich bereit erklärt, bei Tankstellen Vorrangungen zur Aufladung von Elektroautos zu treffen. Durch diese breite Kooperation sollte es möglich sein, relativ rasch beispielsweise in den Landeshauptstädten dem Fahrer von Elektro-Mobilen ausreichende Tankmöglichkeiten neben den im Regelfall vorhandenen hauseigenen Steckdosen zu bieten.

I. 2. Grundlagenforschung durch das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung

Als besonders wichtig in dieser Einführungsphase der beiden Technologien ist die Kooperation mit dem Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung, das die wissenschaftliche Begleitung dieser Breitentests übernehmen wird, anzusehen. Dieses Begleitprogramm

dient nicht nur der Erkenntnisgewinnung weiterer technischer Verbesserungsmöglichkeiten auf dem Automobilsektor, sondern soll auch verkehrspychologische und andere für das Verhältnis Mensch-Auto wichtige Fragen, insbesondere jene über die energie- und umwelt-politische Relevanz dieser Technologie untersuchen.

Im Vordergrund der wissenschaftlichen Begleitung des Breitentests für PV-Anlagen stehen Fragen der Versorgungs- und Betriebssicherheit, des Langzeitverhaltens sowie Wartungs- und Reparaturkriterien. Natürlich ist auch die aus diesen Anlagen resultierende Jahresausbeute an elektrischer Energie in Abhängigkeit von Standort und Ausrichtung der Solarzellen von wesentlichem Interesse. Daneben lassen zusätzliche Erfahrungen über das Betriebsverhalten der einzelnen PV-Anlagen mit dem Ziel einer technischen Optimierung aller Komponenten neue Erkenntnisse für eine großindustrielle Fertigung erwarten.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung hat vertiefende Expertisen über die beiden Bereiche "Elektrofahrzeuge" und "Photovoltaik-Anlagen" betreut. Die Endberichte der für beide Themenbereiche eingesetzten Arbeitsgruppen liegen bereits vor.

II. Elektroauto-Breitentest

Die Anzahl der für das Solarenergie-Programm vermerkten Interessenten ist seit der Ankündigung in den Medien im August 1990 ständig gestiegen. Zur Erfassung von Auswahlkriterien für die Breitentests sind Fragebögen vorbereitet worden, die allen Interessenten zugestellt wurden. Derzeit (Stand Ende November 1991) sind in der Energiesektion 276 Adressaten vermerkt, die durch Rücksendung der ausgefüllten Fragebögen ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Teilnahme am Solarenergie-Programm bekundet haben. Mit einer inzwischen erfolgten Auswertung der Fragebögen wurde auch ein wichtiger Schritt zur Abklärung der technisch-organisatorischen Voraussetzungen bei den Interessenten vorgenommen.

Die weiterhin steigende Zahl von Interessenten läßt daher eine erfolgreiche Durchführung des Breitentests "Elektrofahrzeuge" (wie auch des Breitentests "Photovoltaik-Anlagen") erwarten.

Eine bereits erfolgte Markterhebung bei den Anbietern von Elektrofahrzeugen gibt Aufschluß über Preise, technische Details und Liefermöglichkeiten der für diesen Breitentest in Frage kommenden Firmen.

II. 1. Dimension und Abwicklung

Das Zustandekommen der Aktion "Elektronutzfahrzeuge" durch massives Sponsoring von 60 Fahrzeugen ist als erste Phase des gesamten "Solarenergie-Programmes" zu sehen. Mit Hilfe der finanziellen Unterstützung

- der Girozentrale und Bank der österreichischen Sparkassen AG,
- von CITROEN Österreich sowie
- der Sonnenschein-Accumulatorenfabrik,

ist es möglich geworden, diese für den Lieferverkehr vorgesehenen Elektrofahrzeuge zu einem gegenüber herkömmlichen Fahrzeugen konkurrenzfähigen Preis ab 1992 zur Verfügung zu stellen.

Daneben soll die bereits in Punkt I. 1. 1. behandelte Senkung des MWSt-Satzes für Elektroautos auf 10 % eine wesentliche Entlastung des privaten Käufers bei der Anschaffung des Fahrzeuges bringen. Für die Teilnahme von etwa 140 Privatfahrzeugen am Breitentest wird das Wirtschaftsministerium ebenfalls je öS 10.000,-- zur Verfügung stellen.

Betreffend die Mitwirkung der Länder an diesem Programm ist zu bemerken, daß das Land Oberösterreich eine Förderungsaktion für Elektroautos vorerst befristet mit 31.12.1991 durchführt, bei der Elektrofahrzeuge (Serienkarosserie) mit 15 % und Solarfahrzeuge (Leichtbau-mobile) mit 25 % der Anschaffungskosten bezuschußt werden. Oberösterreich ist damit Vorreiter der Bundesländer, deren Beteiligung am Solarenergie-Programm im Einzelfall derzeit verhandelt wird.

Die administrative Abwicklung der Breitentests, insbesondere die Auszahlung der vom ho. Ressort angebotenen S 10.000,--Prämie sollte möglichst unbürokratisch und einfach durchgeführt werden. Es ist vorgesehen, vom Teilnehmer am Breitentest an Unterlagen lediglich eine Rechnungs- und Zulassungsscheinkopie sowie Konto-Nr. des Teilnehmers zu verlangen. In weiterer Folge wird ein Ministerschreiben mit der Ankündigung der Auszahlung des ersten Teilbetrages von S 5.000,-- am Beginn des Breitentests ergehen. Die Auszahlung des zweiten Teilbetrages erfolgt nach Beendigung des Breitentests nach etwa 3 Jahren.

Das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung hat darüber hinaus die Durchführung eines sogenannten "Prätests" angekündigt. Dieser Prätest ist für einige bereits jetzt in Betrieb befindliche Elektroautos gedacht und dient der Entwicklung von Fahrtenbuch und weiteren Fragebögen zum Breitentest.

II. 2. Einsatzmöglichkeiten für E-Autos im eigenen Ressort

Grundsätzlich besteht in jedem Ressort die Möglichkeit eines Einsatzes von Elektromobilen für Dienstfahrten.

Ein derartiges Fahrzeug eignet sich insbesondere für Botenfahrten im innerstädtischen Verkehr. Anwendungsbereiche bieten sich beispielsweise bei der Zustellung und Abfertigung von größeren Stücken bzw. der Versendung von Unterlagen an eine größere Zahl von Adressaten im Bereich disloziierter Dienststellen.

Ein Elektrofahrzeug ist grundsätzlich auch geeignet für in Stadt Nähe (max. 30 - 40 km Radius) liegende Zielorte von Dienstfahrten einer Person, wenn diese Zielorte (beispielsweise Baustellen an Straßen und sonstige Infrastruktur) nicht mit einem öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sind.

Der Ersatz eines herkömmlichen Dienst-KFZ mit Kosten von zumindest 200 - 300.000,-- öS durch ein E-Fahrzeug, das etwa die gleichen Kosten bei der Anschaffung, aber i. a. niedrigere Betriebskosten verursachen würde, bietet sich hiefür an.

II. 3. Elektroauto und Umwelt

Unbestritten ist, daß beim Einsatz eines Elektroautos anstelle eines herkömmlichen Fahrzeuges am Einsatzort ein umweltentlastender Effekt eintritt. Dieser stellt sich grundsätzlich auf zweifache Weise ein:

- durch Verringerung der Luftschadstoffe
- durch Verringerung der Lärmmissionen.

Seriöserweise sind aber Aussagen, gestützt auf Berechnungen bei Betrachtung des überregionalen Gesamtsystems (also unter Einschluß der Energieumwandlungskette beginnend bei der Primärenergie) mit besonderer Vorsicht zu beurteilen. Hier kommt es vor allem darauf an, zu welchem Zeitpunkt das Fahrzeug mit Strom betankt wird und mit welchem Energieträger die elektrische Energie in diesem Zeitraum erzeugt wird.

Klare Schlußfolgerungen über einen meßbaren Beitrag zur Umweltentlastung lassen sich nur dann ziehen, wenn sichergestellt ist, daß die zur Betankung erforderliche Energie auch wirklich umweltfreundlich bereitgestellt wird. Ein idealer Fall besteht hier in der Kombination zwischen PV-Anlage und Elektroauto, also dem typischen

"Solarauto". Es sollte aber sichergestellt sein, daß die Betankung des Fahrzeuges während des Tages, wo die PV-Anlage genügend Strom für die Batterieladung aufbringt, erfolgt. Die Einspeisung von photovoltaisch erzeugtem Strom in das öffentliche Netz während des Tages und im Gegenzug die Nachladung der Autobatterien aus diesem während der Nachtstunden wird nur dann zu positiven Umwelt-effekten führen, wenn die Stromerzeugung auch in den Nachtstunden mittels erneuerbarer Energie, wie z. B. der Wasserkraft erfolgt. Da aber üblicherweise zumindest während der Übergangszeit auch kalorische Kraftwerke in den nächtlichen Schwachlastzeiten nicht unmaßgeblich zur Stromerzeugung beitragen, wird bei einer zeitlichen Spaltung zwischen solarer Stromerzeugung und Batterienachladung der vordergründig positive Umweltbeitrag zu relativieren sein.

II. 4. Die Bedeutung der österreichischen KFZ-Zulieferindustrie als Nebenaspekt des E-Auto-Breitentests

Österreich verfügt über eine sehr leistungsfähige Zulieferindustrie, die sich vor allem durch Know-How, Flexibilität, stabile Produktionsverhältnisse und sorgfältige Lieferausführung auszeichnet. Die mittelständische Wirtschaftsstruktur und der ausgeprägte soziale Frieden veranlassen immer mehr internationale Automobilkonzerne, von diesen Vorteilen Gebrauch zu machen. Dies zeigt deutlich die Entwicklung des Zulieferwesens in den vergangenen 10 Jahren:

- Wurden 1979 von den Kfz-Importen in Höhe von 15 Mrd. öS erst 3,7 Mrd. öS oder 25 % durch Zulieferungen abgedeckt, standen 1989 Importen in Höhe von öS 35 Mrd. bereits 33 Mrd. öS oder 94 % an Zulieferungen gegenüber.
- 1990 stiegen nach einer ersten Schätzung die Zulieferungen auf 36 Mrd. öS, die Importe auf 38 Mrd. öS.

Neben wirtschaftspolitischen Zielsetzungen, wie Entlastung der Zahlungsbilanz, Verbesserung der sektoralen und regionalen Industriestruktur sowie Arbeitsplatzsicherung ist für die österreichische Industrie vor allem auch die Gewinnung von zusätzlichem technischem Know-How, das auch auf weitere Produktionen ausstrahlt, von entscheidender Bedeutung für ein Engagement auf diesem Gebiet.

Österreichische Firmen sind im Zusammenhang mit der Thematik des Elektroautos bereits jetzt bemerkenswert engagiert. Hervorzuheben sind insbesondere Zulieferungen und Entwicklungsarbeiten bei Elektromotoren und der Batterietechnologie.

III. Breitentest für Photovoltaik-Anlagen

III. 1. Dimension und Abwicklung

Zweifellos ist die photovoltaische Stromerzeugung bis auf wenige Sonderanwendungen noch weit von einer Wirtschaftlichkeit entfernt. Österreichweit stehen derzeit etwa 37 PV-Anlagen, die von Elektrizitätsversorgungsunternehmen gebaut bzw. unterstützt wurden, mit einer Gesamtleistung von rund 150 kW in Betrieb. Die Zahl der von privaten Betreibern errichteten Anlagen ist noch nicht statistisch erfaßt, ist jedoch gemäß derzeitigem Kenntnisstand sehr gering.

Die im folgenden vorgeschlagene finanzielle Stützung ist daher in erster Linie als Belohnung für die "Pioniere" dieser Technologie denn als Förderung zur Erreichung der Wirtschaftlichkeit zu verstehen. Sie soll trotzdem aber helfen, die Markteinführung von PV-Anlagen zu beschleunigen und in der Öffentlichkeit entsprechende Breitenwirkung und Motivation zu erzielen.

Parallel zum Breitentest für E-Mobile soll im Hinblick auf die Aufbringungsseite ein Breitentest für Photovoltaik(PV)-Anlagen

durchgeführt werden, der einen Gesamtrahmen von 200 kW installierter PV-Leistung umfassen soll. Auch hiefür wird das Bundesministerium für Wissenschaft und Forschung die wissenschaftliche Begleitung übernehmen. Seitens des Wirtschaftsressorts werden je Kilowatt installierter Leistung öS 10.000,-- bei Teilnahme am Breitentest zur Verfügung gestellt.

Die von der Elektrizitätswirtschaft im Rahmen des VEÖ gegründete Energieforschungsgemeinschaft (EFG) ist hervorragend geeignet, das von Bundesminister Dr. SCHÜSSEL initiierte und vom Wirtschaftsressort koordinierte Solarenergie-Programm sowohl organisatorisch wie auch finanziell zu unterstützen. Im besonderen bietet sich der PV-Breitentest für eine Beteiligung dieser Forschungsgemeinschaft an.

Die in der Energiesektion des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten bisher erfolgten Überlegungen gehen von folgenden Rahmendaten für Förderungsmaßnahmen aus:

- Mindestnennleistung pro PV-Anlage ist 1 Kilowatt
- Stützung im Ausmaß von zumindest 60.000,-- öS bei Investitionskosten von 200.000,-- öS bis 250.000,-- öS pro Kilowatt Nennleistung
- angenommene Lebensdauer der Anlage ist 30 Jahre
- Gesamtrahmen der Förderungsaktion - 200 kW Nennleistung

Hinsichtlich der Abwicklung der gesamten Aktion könnte das Wirtschaftsministerium als Anlaufstelle wie bei den E-Mobilen fungieren. Eine einzurichtende Arbeitsgruppe zusammengesetzt aus Vertretern der beteiligten Institutionen soll die Prüfung der eingereichten Projekte durchführen und die Förderungswürdigkeit feststellen. Diese Projektgruppe soll auch Verhandlungen mit den potentiellen Anbietern von PV-Anlagen, die der Elektrizitätswirtschaft bereits größtenteils bekannt sind, mit dem Ziel führen, Preisnachlässe zu erreichen.

- 15 -

Die Energiesektion wird ihrerseits mit den Ländern die bereits begonnenen Kontakte weiterführen, um eine finanzielle Beteiligung der Länder zumindest im gleichen Ausmaß wie vom Bund angeboten am Photovoltaikprogramm zu erreichen.

III. 2. Einbindung der Elektrizitätswirtschaft

Der Verband der Elektrizitätswerke Österreichs (VEÖ) hat bereits mehrmals, zuletzt am 12.8.1991, schriftlich seine grundsätzliche Bereitschaft bekundet, am Solarenergie-Programm, hier insbesondere am Breitentest für PV-Anlagen, teilzunehmen und im Wege der EFG sich auch finanziell an dem Programm zu beteiligen. Eine positive grundsätzliche Entscheidung ist am 25. 11. 1991 getroffen worden, indem der Hauptausschuß des VEÖ einen Beschuß über die finanzielle Dotierung der EFG zur Unterstützung des PV-Breitentests gefaßt hat.

Das Modell einer Beteiligung der Elektrizitätswirtschaft am Breitentest für PV-Anlagen hat folgenden Umfang:

a) Beitrag der EFG

Aus dem Forschungspool wird pro installiertem Kilowatt für eine PV-Anlage ein Zuschuß von öS 60.000,-- (bei dem Umfang des Breitentests von 200 kW Leistung maximal 12 Mio. öS) bereitgestellt werden, wobei diese Mittel je zur Hälfte für die Jahre 1992 und 1993 vorgesehen werden.

b) Beitrag des jeweiligen Gebietsversorgers

Jenes EVU, in dessen Netz eingespeist wird, soll einen Beitrag in Höhe von öS 10.000,--/kW an den Einspeiser leisten, der als diskontierte Vorauszahlung für die im Zeitraum von 10 Jahren eingespeiste Strommenge neben dem üblichen Einspeisungstarif zu verstehen ist. Damit erhält der Betreiber einer PV-Anlage etwa das Dreifache der sonst bei Netzeinspeisung üblichen Vergütung - was

etwa ausländischen Modellen entspricht - die, als weiterer Vorteil, bereits zum Zeitpunkt der Investition zur Verfügung stehen werden.

In Summe werden daher maximal öS 80.000,-- pro kW (unter Einschluß der seitens des Wirtschaftsressorts bereitgestellten öS 10.000,--) dem Investor bei Anschaffung einer PV-Anlage als Förderungsbetrag zur Verfügung stehen, was etwa einem Drittel der Investitionskosten für eine 1 kW-Anlage entspricht.

Unter Einbeziehung auch möglicher Beiträge der Länder und der Betrachtung der Entwicklung des Standes der Technik wird ein Förderungsausmaß von insgesamt etwa 50 % angestrebt.

B.M. f. wirtschaftliche Angelegenheiten
Sektion VIII Energie
1015 Wien, Schwarzenbergplatz 1

S O L Ä R E N E R G I E - F Ö R D E R U N G E N
D E R B U N D E S L Ä N D E R
S T A N D : 11.12.1991

Anmerkung: Aus den zur Verfügung gestellten Unterlagen wurden neben den expliziten Solarenergieförderungen auch jene einbezogen, bei denen eine Anwendbarkeit auf Solarenergie möglich erscheint.

Bundesland	Rechtsgrundlage bzw. Aktion	Art der Förderung	
Burgenland	Bgld. Wohnbauförderungsgesetz 1991 LGBL. Nr. 53/1991	Für Alternativenergieanlagen (z. B. Wärmepumpen, Sonnenheizanlagen, Klimakammerheizungen, Hackschnitzelheizungen, PV-Anlagen) Annuitätenzuschüsse von 30 % bei Fremddarlehen bis 60.000 öS auf maximal 10 Jahre aus Mitteln des Bgld. Wohnbauförderungsfonds	11661 der Beilagen XVIII. GP - Bericht - 02 Hauptdokument (gescanntes Original)
Kärnten	Wohnbauförderungsgesetz 1984 und VO des Landesgesetzblattes für Kärnten vom 1.4.1985 Förderungsaktion für die Förderung von alternativen Energiegewinnungsanlagen im Eigenheimbau gemäß Richtlinien des Amtes der Kärntner Landesregierung, Fassung 1991, ab 22.1.1991 befristet auf 5 Jahre	Für Einbau von neuen Energieformen in Eigenheime, Wohnungen und Wohnheime um bis zu 3 % höheres Förderungsvolumen Für Solaranlagen zur Brauchwasserbereitung 15.000 ö zur Brauchwasserbereitung 20.000 ö und Niedrigtemperaturheizung	15.000 ö 20.000 ö

Bundesland

Rechtsgrundlage bzw. Aktion

Art der Förderung

Nieder-
österreichNÖ. Wohnbauförderungsgesetz vom
6. Juli 1989 LGBl. Nr. 8304Für Anlagen zur Nutzung von Solarenergie bei Er-
richtung eines Eigenheimes Zusatzdarlehen von
20.000 öS

NÖ. Wohnungsförderungsgesetz

N.a. für Alternativenergie (auch Solaranlagen)
ZinsenzuschüsseNÖ. Landes-Finanzsonderaktion für
Gemeinden "Energiekostensenkung"N.a. für Alternativenergie-Heizanlagen Zinsenzuschüsse
von 5 % auf 5 Jahre und Haftungsübernahme durch das
Land NÖ.Förderungsaktion des Landes NÖ.
für Umweltschutzanlagen von
Unternehmen (auch landwirtschaft-
liche Gärtnereien)N.a. für Ersatz fossiler Energieträger Zinsen-
zuschüsse bis zu 6 %/Jahr auf 10 Jahre

ÖKO-Sonderaktion

Für die Errichtung von Anlagen zur Gewinnung und
Nutzung umweltfreundlicher Energien in der Land- und
Forstwirtschaft unverzinsliche Darlehen bis 150.000 öS
(n.a. für Zentralheizungssysteme mit Alternativenergie
bzw. 50.000 öS (n.a. für Warmwasserbereitung durch
Umweltenergienutzung) aus Mitteln des NÖ. Landwirt-
schaftlichen FörderungsfondsFür Errichtung und Erweiterung von Fernwärmeanlagen
soweit die Wärme aus alternativen Energieformen stammt
durch langfristige Darlehen bis zu 50 % der Gesamt-
kosten für Fernwärmeanlagenbetreiber, Fernwärmeein-
stiegsprämie (maximal 150.000 öS) bzw. Anschlußkosten
zuschuß (maximal 150.000 öS) für öffentliche Gebäude,
Industrie- und Gewerbebetriebe bzw. Planungskosten-
zuschuß von 50.000 öS für unverschuldet nicht
realisierte Projekte

Bundesland	Rechtsgrundlage bzw. Aktion	Art der Förderung
Ober- österreich	0Ö. Wohnbauförderungs- gesetz 1990 LGBL. Nr. 49/1990	Für Solaranlagen (Entfall der Baugenehmigung bis 20 m ²) zur Warmwasserbereitung 20.000 öS zur Beheizung 30.000 öS an einmaligen nicht rückzahlbaren Baukostenzuschüssen
		Für Umstellung von verbrennungsmotorbetriebenen Fahrzeugen auf Elektrofahrzeuge 15 % der Anschaffungskosten, für Ankauf eines Solarautos 25 % der Anschaffungskosten, für Mofa mit Solarbetrieb Prämie von 2.000 öS aus Mitteln des Landes-Umweltfonds
		Für die Nutzung alternativer heimischer Energiequellen Darlehen auf maximal 10 Jahre, Zinsenzuschüsse bis 6 %/Jahr oder eventuell Beiträge
		Für Solaranlagen (n.a.) in Land- und Forstwirtschaft Investitionszuschüsse aus dem Landes-Wohnungs- und Siedlungsfonds

Bundesland

Rechtsgrundlage
bzw. Aktion

Art der Förderung

Salzburg

Salzb. Wohnbau-
förderungsgesetz 1990
LGB1. Nr. 1/1991

Für Einbau von Anlagen zur Nutzung alternativer Energiequellen (Wärmepumpen, Wärmerückgewinnungsanlagen, Hackschnitzelheizungen, Solarenergieanlagen aktiv/passiv-wenn letztere 20 % des Jahresenergiebedarfes decken)

bei Neubauten Senkung des erforderlichen Eigenmittelanteils um 5 % unter Erhöhung der Darlehenssumme, für die Annuitätenzuschüsse gewährt werden, um 1.000 öS/m² förderbarer Nutzfläche, wobei der Annuitätenzuschuß vom Einkommen abhängt und zurückzuzahlen ist,

bei Wohnbauten mit mindestens fünf Jahre zurückliegender Baubewilligung

bei umfassender Sanierung Erhöhung des 2 %-igen Förderungsdarlehens des Landes um 1.000 öS/m² Wohnnutzfläche,

bei kleiner Sanierung nicht rückzahlbare Annuitätenzuschüsse von 6 % im 1. - 5. Jahr und 2 % im 6. - 10. Jahr zum Darlehen (maximal 9 %) bei einer Darlehenshöhe von maximal 120.00 öS

Direktförderungen des Landes Salzburg für Solar- und Wärmepumpenanlagen in Wohnbauten ab 1.1.1991

Für Solaranlagen

für Warmwasserbereitung

für Warmwasserbereitung und mindestens 30 % Jahresheizbedarf

an Baukostenzuschüssen bei einem Selbstbehalt von 15.000 öS und unter Ausschluß einer Doppelförderung mit dem Salzb. Wohnbauförderungsgesetz 1990

max. 15.000 öS

max. 20.000 öS

Förderung von Demonstrationsanlagen

PV-Anlagen: 1 Inselbetrieb im Oberpinzgau, 1 Netzverbundanlage in der Stadt Salzburg (Lanserwiese)

Solarstromauto: 1 Dienstfahrzeug des Landes betrieben aus PV-Anlage "Lanserwiese"

Bundesland	Rechtsgrundlage bzw. Aktion	Art der Förderung
Steiermark	Steiermärkisches Wohnbauförderungsgesetz 1989 LGB1. Nr. 77/1989 und VO LGB1. Nr. 80/1989	Für neue Formen der Energienutzung für Heizung und/oder Warmwasserbereitung (auch im Selbstbau installierte Sonnenkollektoren) bei Neubauten (Eigenheime und Eigenheime in Gruppen) Förderungsdarlehen mit 1 %-iger Verzinsung bei Laufzeit von 28 Jahren für "Jungfamilien" oder Familien mit mindestens 2 Kindern, ansonsten Zinsenzuschuß von 6 % zu einem Darlehen mit einer Laufzeit von 15 Jahren, wobei in beiden Fällen maximal 50.000 öS (höchstens 50 % der Anlagenkosten)förderbar sind, bei Altbauten Annuitätenzuschuß von 30 % (maximal 2 Wohneinheiten) oder eventuell 50 % (ab 3 Wohneinheiten) für ein Darlehen von maximal 10 Jahren Laufzeit
Tirol	Tiroler Wohnbauförderungsgesetz 1991 LGB1. Nr. 55/1991	Für Sonnenkollektoren zur Warmwasserbereitung zur Warmwasserbereitung und für Heizzwecke weitere an Kostenzuschüssen maximal 20.000 öS 20.000 öS
Vorarlberg		Für Solaranlagen zur Warmwasserbereitung Zuschuß bis 25.000 öS aus Mitteln des Wohnbaufonds seit 1.7.1991 (für Selbstbaugruppen rückwirkend bis 1.7.1990) Für energiesparende Maßnahmen und Investitionen zur sinnvollen Energienutzung (auch für PV-Anlagen) in der Fremdenverkehrs- wirtschaft 3 %ige Zuschüsse pro Jahr auf fünf Jahre zu Darlehen zwischen 50.000 öS und 500.000 öS
Wien	Grüner Stromspar- tarif der Wr. Stadt- werke-Elektrizitäts- werke seit 1.10.1989	Tarifliche Förderung von Wärmepumpen im Haushalt durch in erhöhtem Ausmaß zum günstigen Grundpreis verrechneten Stromverbrauch einer Wärmepumpenanlage und/oder Heißwasserspeicheranlage in Verbindung mit Sonnenkollektoren und/oder Biomasseanlagen