

Leonore Gewessler, BA
Bundesministerin

An den
Präsident des Nationalrates
Mag. Wolfgang Sobotka
Parlament
1017 Wien

leonore.gewessler@bmk.gv.at
+43 1 711 62-658000
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Österreich

Geschäftszahl: 2020-0.846.993

. Februar 2021

Sehr geehrter Herr Präsident!

Die Abgeordneten zum Nationalrat Mag. Becher, Genossinnen und Genossen haben am 21. Dezember 2020 unter der **Nr. 4739/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend „420-PS-starke Raserei gegen Klimaschutz und Umweltschutz“ gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu den Fragen 1, 4 und 5:

- *Inwiefern empfinden Sie es nicht als zynisch, in einer Zeit ausufernder Arbeitslosigkeit Selbstständigen die Anschaffung eines Luxusautos im geschilderten Umfang finanziell zu versüßen?*
- *Im Lichte des Umstands, dass im Herbst 2020 ist ein Liter Diesel in Österreich durchaus unter einem Euro zu bekommen ist – wie stellt sich da in Relation dazu die dargelegte Subventionierung von E-Fahrzeugen als verhältnismäßige Lenkungsmaßnahme in Bezug auf den Klimaschutz dar?*
- *Inwieweit kann die finanzielle Begünstigung des oben genannten Fahrzeugs in Anbetracht ihrer finanziellen Dimension, als ernstgemeinter Beitrag zur Dekarbonisierung betrachtet werden, wenn etwa über ein Baumpflanzprojekt (z.B. www.plant-for-planet.org) mit dem Einsatz von wenigen hundert Euro eine vielfache Co2-Entlastung realisiert werden kann, als über den Lebenszeitraum eines mit zirka 30.000 Euro begünstigten Audi e-tron und inwieweit hat ihr Haus zu alternativen Fördermaßnahmen zur Erreichung von Klimaschutzziele im Rahmen der Entwicklung der gegenständlichen Förderung Stellung bezogen?*

Um das Ziel der Klimaneutralität 2040 erreichen zu können, ist es insbesondere im Verkehrssektor notwendig, die Emissionen drastisch zu senken. Die beschriebenen steuerlichen Maßnahmen wie auch die Förderungen tragen dazu bei, den derzeit noch bestehenden technologiebedingten Mehrkosten von Elektrofahrzeugen entgegenzuwirken und damit den Umstieg

auf emissionsfreie Fahrzeuge zu beschleunigen. Die jeweiligen Instrumente werden dabei regelmäßig angepasst.

Betrachtet man die Neuzulassungszahlen von Elektrofahrzeugen, wird jedenfalls ersichtlich, dass vor allem Fahrzeuge der Kompaktklasse angeschafft werden.

Zu Frage 2:

- *Über welche Modellrechnungen betreffenden der Vermeidung von klimaschädigenden Gasen durch E-Autos über den Fahrzeug-Lebenszyklus verfügt ihr Haus und wie sind diese Aspekte in der gegenständlichen Förderung konkret berücksichtigt worden?*

In der Studie Ökobilanz alternativer Antriebe des Umweltbundesamts werden unterschiedliche Antriebsarten miteinander verglichen. So zeigt sich, dass Elektrofahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zum rein fossilen Benzin- oder Diesel-PKW wesentlich weniger Treibhausgasemissionen verursachen. Der deutlichste Klimavorteil von elektrischen Antrieben (BEV und FC-BEV) ist dann gegeben, wenn für die Energiebereitstellung Strom aus erneuerbaren Quellen herangezogen wird: im Vergleich zum rein fossilen Benzin-PKW um 86 bzw. 87 % weniger THG-Emissionen, im Vergleich zum rein fossilen Diesel-PKW um 83 bzw. 84 % weniger THG-Emissionen. Die ausschließliche Verwendung von Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Energieträgern ist Voraussetzung für die Förderung im Rahmen der E-Mobilitätsoffensive wie auch der Investitionsprämie.

Zu Frage 3:

- *Nach welchen konkreten Gesichtspunkten wurde die Abgrenzung der Förderwürdigkeit von E-Autos, etwa in Bezug auf Gewicht, Leistung oder Akkukapazität, im Rahmen des Konjunkturstärkungsgesetzes 2020 in Abstimmung mit ihrem Haus vorgenommen?*

Im Zuge der Erarbeitung des Konjunkturstärkungsgesetzes 2020 wurde beschlossen, dass „ökologische Maßnahmen“ statt mit 7 % Investitionsprämie mit 14 % unterstützt werden sollen.

Da Elektromobilität zweifellos als „ökologische Maßnahme“ einzustufen ist, wurden seitens des BMDW – im Einvernehmen mit dem BMK – in Anhang 1 Punkt 21 die „Förderungsfähigen Elektro-Fahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) aller Fahrzeugkategorien, Förderungsfähige Elektro-Fahrräder, Fahrräder und Transportfahrräder und die Förderungsfähige E-Ladeinfrastruktur“ genauer definiert. Da keine Möglichkeit einer Projektauswahl oder einer Beurteilung nach technischen (variablen) Kriterien besteht, wurden folgende Auswahlkriterien festgelegt:

„Die Anschaffung (und allfällige Umrüstung) von Fahrzeugen mit reinem Elektroantrieb (BEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCEV) aller Fahrzeugkategorien (einspurige und mehrspurige Fahrzeuge) sowie E-Sonderfahrzeuge. Die Fahrzeuge der Klasse N1 mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht < 2 t sowie die Fahrzeuge der Klasse M1, ausgenommen der für 7 + 1 Personen zugelassenen E-Busse dieser Klasse, sind nur dann förderfähig, wenn deren Brutto-Listenpreis (Basismodell) 60.000 Euro nicht übersteigt.“

Die Investitionsprämie ist eine allgemeine Maßnahme nach dem Beihilfenrecht. Daher ist nach der Festlegung der Förderungsgegenstände keine weitere Auswahl nach Förderungskriterien möglich. Die Einflussmöglichkeiten im Beurteilungsprozess sind daher eingeschränkt. Jede weitere Untergliederung der Förderungsfähigkeit wäre beihilferechtlich problematisch, da es sich dann nicht mehr um eine allgemeine Maßnahme handelte.

Die dargestellten technischen Kriterien sind aus dem Zulassungsschein zu prüfen, der Brutto-Listenpreis aus der übermittelten Rechnung abzulesen. Die Grenze von € 60.000,- wurde eingeführt, um Mittelklassewagen in der Investitionsprämie zu berücksichtigen.

Es ist allerdings bei jeder Preisgrenze zu erwarten, dass Hersteller diese geringfügig unterschreiten, um in den Genuss der Förderung zu gelangen. Dies zeigt auch der gegenständliche Fall, bei dem das Business Modell mit € 59.990,-- angeboten wird, hingegen das Basismodell um € 70.090,--. In Deutschland, wo die Förderungsgrenze höher liegt, wird der Audi e Tron 50 kW daher auch um ca. € 67.000,-- angeboten.

Zu den Fragen 6 und 7:

- *Da das Fahren eines Audi e-tron politisch derart gewollt ist, dass man der betuchten Klientel etwa die Hälfte der Kosten abnimmt – werden sie sich für einen baldigen Ersatz der Dieselfahrzeuge der Bundesregierung durch rein elektrisch betriebene Limousinen bzw. SUV stark machen?*
- *Falls nicht, warum nicht?*

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors kommt dem Fuhrpark der öffentlichen Hand eine besondere Rolle zu. Dieser soll eine Vorreiterrolle einnehmen, indem ab dem Jahr 2022 die Beschaffung emissionsfrei betriebener Fahrzeuge zum Standard werden soll. Die Beschaffung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren soll ab diesem Zeitpunkt nur zu begründenden Ausnahme werden. Ab dem Jahr 2027 soll es zu einem generellen Aus für die Neuzulassung von PKW mit Verbrennungsmotoren in der öffentlichen Beschaffung kommen. Für die Umsetzung dieser Vorgaben wird einerseits an der Überarbeitung des naBe-Aktionsplans und an einem Leitfaden für die Beschaffung sauberer Dienstwagen für Vorstände/die Geschäftsführung von Unternehmen im Einflussbereich des BMK gearbeitet.

Leonore Gewessler, BA

