

Burkhard Schwarz

## !PAROL; – Neu in Österreich: 400 € Treibhausgas-E-Prämie fürs E-Auto

*Gute Argumente für die eigene Sache – so etwas kann jeder. Eine Kunst jedoch ist es, sich selbst zu widerlegen – dies zeugt von Souveränität und Sachkompetenz.*

Die Elektromobilität hat auch den Aufsichtsrat erreicht. Vom Fuhrparkmanagement, der Fahrzeugflotte – meist Aufsichtsrat-pflichtige Entscheidungen – bis hin zu den auch für den Aufsichtsrat wichtigen Kriterien Umweltschutz, Klimawandel und Nachhaltigkeit. Dass es beim Kauf eines E-Autos in Österreich eine Einmalprämie gibt, dürfte weithin bekannt sein. Neu ist hingegen eine zusätzliche jährliche E-Prämie für den Betrieb eines elektrischen Fahrzeugs in Höhe von pauschal 400 € pro Jahr. Möglich macht dies eine Novelle der Kraftstoffverordnung (KVO). Danach hat jeder Halter eines E-Fahrzeugs in Österreich ab 2023 Anspruch auf eine sogenannte THG-E-Quote (Treibhausgas-Minderungsquote). Wird diese vom Umweltbundesamt zugeteilte E-Quote im Emissionshandel verkauft, erbringt sie die begehrte E-Prämie. Die THG-E-Quote ist ein Klimaschutzinstrument der österreichischen Bundesregierung, das darauf abzielt, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren und so die nationalen Klimaziele bis zum Jahr 2030 zu erreichen.

### 1. DIE THG-E-QUOTE

Die THG-E-Quote ist ein CO<sub>2</sub>-Zertifikat, der Handel mit diesem aus ökologischer Sicht nicht ganz unumstritten. Schließlich erlaubt ein solches Zertifikat die Verbrennung fossiler Kraftstoffe über die Zeit. Burkhard Schwarz, Ingenieur und Fachmann für regenerative Energien, diskutiert im !PAROL; mit sich selbst häufig vorgebrachte Argumente zum Emissionshandel und zur E-Mobilität im Allgemeinen:



### 2. ELEKTROMOBILITÄT UND CO<sub>2</sub>-EMISSIONSHANDEL

#### Pro

**Argument 1: Mit CO<sub>2</sub>-Zertifikaten können sich Mineralölunternehmen von der Umweltbelastung freikaufen, die ihre Produkte verursachen.**

**Richtig!** Der Kauf von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten ist reines Greenwashing. Die Verbrennung fossiler Kraftstoffe erzeugt mit und ohne Zertifikat gleich viel Treibhausgas. Auch Bohrinseln oder Öltanker werden dadurch nicht sauberer.

**Argument 2: Emissionshändler und Broker verdienen Geld mit der Umweltverschmutzung.**

**Richtig!** Emissionsbörsen und -händler, Broker, Verwaltungsbeamte, THG-Vermittler – eine ganze Bürokratieorganisation rund ums Treibhausgas. Dieses Engagement sollte man lieber direkt in Klima- und Umweltschutz investieren.

**Argument 3: Mineralölunternehmen versuchen, sich mithilfe der CO<sub>2</sub>-Zertifikate ein grünes Image zu verschaffen.**

**Richtig!** Der Ölkonzern Shell zum Beispiel hat den Negativpreis „Goldener Geier“ für die „dreiste Umwettlüge“ in Bezug auf seinen CO<sub>2</sub>-Ausgleich von 1,1 Cent pro Liter erhalten, der Fahrern von Verbrennern vorgaukelt, sie könnten ihr Fahrzeug ohne schlechtes Gewissen und Klimaschäden nutzen.

#### Contra

**Falsch!** Denn CO<sub>2</sub>-Zertifikate moderieren staatlich kontrolliert den allmählichen Übergang in eine klimafreundlichere Zukunft – gesellschaftlich und wirtschaftlich vertretbar, aber dennoch ökologisch ambitioniert.

**Falscher Fokus!** Emissionshändler stellen sicher, dass derjenige, der sich umweltbewusst fortbewegt, den bestmöglichen Marktpreis für seine CO<sub>2</sub>-Einsparung erhält, den dann derjenige zahlen muss, der weiter klimaschädliche Transportmittel nutzt.

**An der Sache vorbei!** Greenwashing passiert zwar, aber CO<sub>2</sub>-Ausgleichsabgaben eines privaten Unternehmens auf den Spritpreis sind deutlich zu unterscheiden von staatlichen Klimaschutzinstrumenten wie der Treibhausgasquote, die darauf abzielt, dauerhaft mehr erneuerbare Energien im Verkehr zu nutzen.



Dipl.-Ing. Burkhard Schwarz ist freier und unabhängiger Unternehmensberater in Osnabrück in Deutschland. Er begleitet Unternehmen durch anspruchsvolle Wachstums- und Entwicklungsphasen.

Pro

Contra

**Argument 4: Analog zur Prämie sind die Preise für E-Autos gestiegen, das macht derlei Prämien zur Farce.**

**Richtig!** Elektroautos sind im Schnitt deutlich teurer als Verbrenner. Zudem müssen Werkstätten in Hochvolt-Arbeitsplätze und Mitarbeiterschulungen investieren – das treibt die Stundensätze für Service-Arbeiten an E-Autos in die Höhe.

**Falsch!** Ein fairer Vergleich stellt nicht nur die Anschaffungskosten gegenüber, sondern die Betriebskosten pro gefahrenem Kilometer inklusive Wertverlust. Da beim E-Auto kaum Wartungsarbeiten anfallen, und das bei deutlich höherer Gesamtleistung, wird der höhere Kaufpreis mehr als kompensiert.

**Argument 5: Die Ökobilanz eines E-Autos ist nicht so gut, wie es scheint. Vor allem die Batterien sind bei der Herstellung und Entsorgung ein Umweltproblem.**

**Richtig!** Die seltenen Erden für die Batterien kommen aus China, das Lithium aus Chile. Diese Rohstoffe werden dort unter katastrophalen Umweltbedingungen abgebaut. Auch die Entsorgung von Millionen von Altbatterien in einigen Jahren ist ungeklärt. Schließlich braucht ein E-Auto zum Fahren Strom, der auch heute noch zu einem großen Teil mithilfe von Kohle und Kernkraft hergestellt wird – ganz zu schweigen von der energieaufwendigen Produktion der Batteriezellen.

**Falsch!** Die Technische Universität Eindhoven kommt bereits im Jahr 2020 in einer Studie auf eine deutlich bessere Ökobilanz für E-Autos als anfängliche Vergleiche. Die Recyclingquote bei Batterien liegt unterdessen bei über 80 % – außerdem erhalten sie häufiger ein zweites Leben als stationärer Stromspeicher. Zudem wird der Strom-Mix immer klimafreundlicher – mit stetig steigenden Anteilen regenerativer Energien. Über den gesamten Lebenszyklus verursacht ein *Mercedes C 220d* fast dreimal so viel CO<sub>2</sub> wie ein *Tesla Model 3*. Bereits nach 30.000 km hat der *Tesla* damit seine höheren CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Produktion wettgemacht.

**Argument 6: Für die vielen E-Autos gibt es zu wenige Ladestationen, und wenn es sie gibt, sind sie fehlerhaft.**

**Richtig!** Die Zahl der E-Autos wächst dreimal so schnell wie jene der öffentlichen Ladesäulen. Zudem nerven die technischen Defekte und das undurchsichtige Bezahlssystem. Knapp zehn Prozent der Ladesäulen sind dauerhaft kaputt. Nach Aussagen der Betreiber sind vor allem fehlerhafte Bauteile und lange Lieferzeiten ursächlich.

**Falsch!** Der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgt parallel zum Anstieg der E-Mobilität – das Netz wächst zeitgleich mit. Heute teilen sich in Österreich sieben E-Autos einen Ladepunkt. Vor zwei Jahren lag das Verhältnis bei sechs (Deutschland zwölf bzw sieben; Schweiz sieben bzw vier). Allerdings tauchen die *Tesla-Super-Charger* in den offiziellen Statistiken nicht auf, weil sie als nicht öffentlich gelten. Zählt man diese dazu, entspannt sich das Verhältnis weiter. Und: *Tesla* erzielt auch bei seinen Ladesäulen Bestwerte in der Verfügbarkeit und technischen Zuverlässigkeit.

**Argument 7: Unsere Netze sind jetzt schon überlastet. Der Strom reicht nicht auch noch für E-Mobilität aus.**

**Richtig!** Millionen von E-Fahrzeugen führen zu Spannungsschwankungen und Ausfällen im Stromnetz. Ohne Stromrationierung werden bald im gesamten Land die Lichter ausgehen. Kommen dann noch Wärmepumpen hinzu, ist der Blackout unvermeidbar.

**Falsch!** Die Befürchtung, dass unser Strom nicht ausreicht, kann leicht widerlegt werden: Nach Informationen des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) wäre der jährliche Strombedarf nur vier Prozent höher, wenn eine Million Fahrzeuge in Österreich elektrisch fahren würden. Deutschland exportiert sogar überschüssigen Strom in einem Volumen, mit dem man sechs Mio E-Autos versorgen könnte.

### 3. THG-ANBIETER

Aber zurück zur Förderung der E-Mobilität, wie der eingangs angesprochenen THG-E-Prämie: Die Beantragung dieser E-Prämie beim Umweltbundesamt ist aufgrund von Mindestvolumen nur über sogenannte THG-Vermittler möglich, die die E-Quoten vieler E-Autos bündeln und nach Zuteilung auch gleich am Emissionsmarkt verkaufen. Der Antragsteller braucht sich nur bei einem der Anbieter registrieren, ein Foto seines Zulassungsscheins hochladen und im Profil seine Kontonummer hinterlegen. Den Rest erledigt der THG-Anbieter für eine geringe Provision, ähnlich wie es in Deutschland bereits seit 2022 üblich ist.

Noch ist die Anzahl der THG-Anbieter in Österreich überschaubar, sie wächst allerdings stetig. Schon jetzt ist der THG-E-Quoten-Markt jedoch eher unübersichtlich: ein Wirrwarr aus maximalen, variablen, spenden- und produktbezogenen Tarifen. Nun schafft das erste österreichische THG-Vergleichsportal Klarheit: [THG-Vergleichstest.at](https://thg-vergleichstest.at).

Hier werden die Topangebote des österreichischen THG-Markts transparent nach Prä-

mienhöhe gelistet. Dabei ist besonders auf die garantierte Auszahlungshöhe zu achten, denn variable oder maximale Angebote sind nur freie Werbeversprechen. Das Besondere an diesem THG-Vergleichstest: Alle gelisteten Anbieter wurden einem Background-Check hinsichtlich ihrer ökologischen und vor allem auch wirtschaftlichen Nachhaltigkeit unterzogen. Dazu gehört auch ein Gespräch mit der Geschäftsführung der Unternehmen, um einen soliden Eindruck vom Geschäftsauftritt zu erhalten. Denn es gibt durchaus zweifelhafte Anbieter. Manche geben Quotenversprechen ab, die (für sie) wirtschaftlich nicht darstellbar sind.

### 4. FAZIT

Die jährliche THG-E-Prämie für E-Autos in Österreich ist eine tolle Sache, belohnt sie doch den Betrieb klimabewusster Antriebe im Verkehr und treibt so die Mobilitätswende weiter voran. Das Portal gibt es auch in Deutschland unter [thg-vergleichstest.de](https://thg-vergleichstest.de), jedoch (noch) nicht in der Schweiz.

## Haftungsrisiken bei Insolvenz frühzeitig erkennen und minimieren



Auch für  
Nichtjurist\*innen  
geeignet!

### Haftungsfälle Insolvenz

WIESINGER | KURZ |  
HAIBÖCK (HRSG.)

2023  
228 Seiten, kart.  
978-3-7073-4751-7

€ 49,-

digital und  
E-Book



Steuern.  
Wirtschaft.  
Recht.  
Am Punkt.

Online bestellen &  
Versandkosten sparen  
[lindeverlag.at](https://lindeverlag.at)