



Wunschvorstellung:  
Über die eigene Photovoltaik-Anlage  
das Elektroauto aufladen.

Jaguar macht es ab 2025, Volvo und Ford ab 2030, General Motors ab 2035, Audi spätestens 2035: Immer mehr Hersteller steigen auf Elektromobilität um und wollen nur noch Elektroautos bauen. Werden diese also früher als gedacht die Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor von der Straße drängen? Allzu rasch dürfte das nicht geschehen, denn in Österreich ist gerade mal eines von hundert Autos mit Elektroantrieb unterwegs. Herkömmliche Pkw wird es noch viele Jahre geben, meint Georg Lettner vom Institut für Energiesysteme und Elektrische Antriebe der Technischen Universität Wien. „Sparsame Verbrennungsmotoren werden auch deshalb benötigt, weil in vielen Ländern die Infrastruktur für die E-Mobilität fehlt.“ Dennoch sei der Trend zum Elektrofahrzeug nicht aufzuhalten, speziell für Kurzstrecken. „Wer fährt schon spontan 400 Kilometer?“

Fahrzeuge mit Elektromotor stoßen im Betrieb keine Emissionen aus, doch in der

Herstellung haben E-Autos im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotoren derzeit eine teils schlechtere Ökobilanz. Es kommt unter anderem auf deren Recycling an, vor allem aber auf den erneuerbaren Anteil des Stroms, erläutert Lettner. Eine Kernfrage bei der Elektromobilität lautet demnach: Woher kommt die Energie für die emissionsfrei fahrenden Autos? Wenn mit Kohlekraftwerken der Ausbau der E-Mobilität befeuert wird, wäre das kontraproduktiv. Wird hingegen saubere Energie verwendet, bringt der Umstieg tatsächlich etwas für den Klimaschutz. Es treffen hier gleich zwei Faktoren aufeinander, die die Energieversorgung der nahen Zukunft bestimmen werden: Einerseits der Ausbau der dezentralen, aber schwankenden Energiegewinnung, andererseits der rasch steigende Bedarf an Strom, vor allem für die Elektromobilität.

Vor diesem Hintergrund stellt sich eine zentrale Frage nicht nur für Energieversorger und Autoindustrie, sondern auch für Privatpersonen und Unternehmen: Kann die saubere Energie für das Elektroauto nicht einfach jeder selbst erzeugen, beispielsweise über eine Photovoltaikanlage? „Die Technologie ist heute keine Hürde mehr, denn man könnte auch normale Steckdosen nutzen“, sagt Lettner. Wird die Ladeinfrastruktur mit einem guten Energiemanagement kom-

binert, geht das Laden sogar noch besser – das ist aber eine Kostenfrage. In der Praxis könnte es so ablaufen, dass man eine Mischung aus selbst erzeugtem Strom und Strom aus dem Netz nutzt. Es brauche ein Energiemanagementsystem bzw. Smart Home, sagt Oliver Schmerold, Direktor des Öamtc: „E-Fahrzeuge daheim zu laden ist nicht nur günstig und bequem, mit selbst produziertem Solarstrom ist man autark.“ Mittels einer Photovoltaikanlage könnten Ladekosten um rund die Hälfte gesenkt werden; für Nutzer von Firmenwagen kann die Abrechnung der Ladevorgänge zudem über das Unternehmen erfolgen. Der Öamtc selbst trage der Entwicklung im Bereich der E-Mobilität Rechnung, indem neben der Ausstattung der Stützpunkte in die Schulung des Personals investiert wird, sagt Schmerold. „Um unsere Mitglieder beim Umstieg auf E-Mobilität zu unterstützen, haben wir an ausgewählten Stütz-

„Die Technologie ist heute keine Hürde mehr.“

GEORG LETTNER  
TU WIEN



TUWIEN

punkten sowie in unseren Fahrtechnik-Zentren eine öffentliche Schnellladeinfrastruktur errichtet.“ Aktuell stünden österreichweit an rund 160 Standorten etwa 450 Ladepunkte zur Verfügung, Tendenz steigend. „Die Tarife sind fair, denn es wird nur die tatsächlich geladene Strommenge abgerechnet.“ Auch der Arbö passt seine Stützpunkte und Prüfzentren sowie die Ausbildung der Techniker an die E-Mobilität an, heißt es. Eine Studie bestätigt, dass die Attraktivität von Elektroautos steigt, je mehr Ladepunkte es gibt: Laut dem deutschen Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung können vor allem Schnellladestationen zu einer signifikanten Zunahme von E-Autos führen.

Zurück zum Laden daheim: Da gibt es durchaus Hürden, so ist die Integration über ein Photovoltaiksystem ohne Zwischenspeicher nur bedingt wirtschaftlich, da die Anlage nachts keinen Strom produziert. „Genau das ist aber

Der Trend zum Elektroauto ist unaufhaltsam. Ist es möglich und sinnvoll, die Energie für deren Betrieb dezentral zu erzeugen – etwa über die eigene Photovoltaikanlage?

VON ROBERT PRAZAK

# LADENWORRRANG

4800

Ladepunkte für Elektroautos stehen derzeit in Österreich zur Verfügung.

„E-Fahrzeuge daheim laden ist günstig und einfach.“

OLIVER SCHMEROLD  
ÖAMTC



ÖAMTC/ARA-FOTOSERVICE/HÖRMANNINGER

## RICHTUNGSWECHSEL

Mit der Integration der Elektromobilität in das Energiesystem und der Erstellung praxistauglicher Konzepte beschäftigt sich das Forschungsprojekt Car-2Flex, das von der Förderagentur FFG unterstützt wird und Teil der Forschungsinitiative Green Energy Lab ist. Projektleiter Georg Lettner von der TU Wien will unter anderem herausfinden, wie Autos für eine Optimierung des Energiesystems genutzt werden können. Eine Möglichkeit dazu wäre das bidirektionale Laden der Fahrzeuge: Sie sollen nicht nur Strom beziehen, sondern auch abgeben können. „Prinzipiell hat man im Auto ja eine Batterie, die das Zehnfache eines Heimspeichers hat“, sagt Lettner. Man könnte also etwas nutzen, in das bereits investiert wurde. Allerdings ist diese bidirektionale Nutzung der Autobatterie aktuell nur bei wenigen Automodellen möglich, auch wenn weitere Hersteller das Angebot in den kommenden Jahren ausbauen wollen. Entscheidend wird dafür auch die Frage der Garantie sein. Auch aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Umsetzung in die Praxis aber schwierig. Ebenso gibt es bei der Nutzung der Autobatterie als Energiespeicher derzeit rechtliche und abrechnungstechnische Hürden.

### 70 PROZENT

des Stroms aus privaten Photovoltaik-Anlagen wird von den Haushalten nicht selbst genutzt, sondern ins Netz eingespeist.

## SOLARAUTOS

Photovoltaik könnte jene Energie liefern, die für den Ausbau der Elektromobilität in den nächsten Jahren benötigt wird. Dabei müssten aber Solarmodule künftig stärker als bisher in die bebaute Umwelt eingebaut werden, heißt es beim deutschen Fraunhofer-Institut für Solare Energiesysteme. Der Hintergrund: Irgendwann könnte es zu wenig Dächer und freie Flächen geben, die für Photovoltaikanlagen genutzt werden können. Dabei könnten Solarzellen auf den Fahrzeugen zumindest für eine Verlängerung der Reichweite sorgen, heißt es bei Fraunhofer. Das Münchner Start-up Sono Motors nutzt genau diese Idee als Geschäftsmodell: Sein Kleinwagen Sion soll das erste selbstladende Elektroauto der Welt werden und spätestens 2022 zu kaufen sein; der Kaufpreis dürfte bei rund 25.000 Euro liegen. In der Karosserie des Autos sind Solarzellen eingearbeitet, mit deren Hilfe die Reichweite um immerhin 35 Kilometer pro Tag verlängert werden kann; ansonsten wird das Auto wie üblich an der Steckdose aufgeladen. Auch in den USA und in den Niederlanden werden Autos entwickelt, die Solarzellen gleich selbst transportieren. Und die großen Hersteller Toyota und Hyundai nutzen bei zwei ihrer Modelle das Autodach als Fläche für Solarzellen.

üblicherweise die Zeit, in der das geparkte Fahrzeug lädt“, erklärt Schmerold. Die Lösung über einen Zwischenspeicher wäre für die Zukunft eine interessante Variante, die jedoch aus Kostengründen derzeit noch wenig attraktiv erscheint. Allerdings werden die Technologien ständig weiterentwickelt – und je mehr Elektroautos produziert werden, desto rascher werden Laden und Speichern der Energie verbessert.

Elektroautos können prinzipiell über Haushaltssteckdosen geladen werden, doch die Dauerbelastung beim Laden kann zu Problemen führen. Mit einer Wallbox (eine Wandladebox) wird die Sicherheit erhöht und die Ladezeit verringert. Idealerweise wird eine solche Ladestation in ein bereits erwähntes Energiemanagementsystem bzw. Smart-Home-System integriert – das macht es möglich, das Fahrzeug zum optimalen Zeitpunkt zu laden. Es gibt auch Komplettssysteme aus Photovoltaik-Anlage, Stromspeicher, Wallbox und Energiemanagementsystem. Bei der Planung ist laut Experten wichtig, dass der benötigte Strom für ein oder mehrere Elektroautos berücksichtigt wird – daran sollte unter anderem bei der Größe der Module und des Stromspeichers gedacht werden. Möglich ist zudem die nachträgliche Aufrüstung bestehender Anlagen mit einem Stromspeicher.

Sollte man mit einer Investition lieber warten, bis die Nutzung sauberer Energie für das eigene Elektroauto einfacher und günstiger wird? Keineswegs, meinen die Experten. Zudem gibt es attraktive Förderungen, nicht nur für Elektroautos, sondern auch für Photovoltaikanlagen und Wandladeboxen. Außerdem schreitet die Infrastruktur für Laden im öffentlichen Raum eher langsam voran, wie Erich Groiss, technischer Koordinator des Arbö, anmerkt. „Mit dem Tempo, mit dem die Elektromobilität voranschreitet, kann das Tempo des Ausbaus der Infrastruktur derzeit nicht mithalten.“ Ein Problem sind derzeit etwa unterschiedliche Abrechnungsmodelle, die noch dazu wenig transparent sind; außerdem können an vielen Ladepunkten derzeit nur ein oder zwei Autos gleichzeitig aufgeladen werden. Das Laden daheim sei jedenfalls möglich, zumal privater Strom in Österreich günstig ist.

# Führende Elektrokompetenz – individuelle Betreuung

Seit 2015 bietet Kia in Österreich Elektroautos an. Dieser Entwicklungsvorsprung macht sich nun bezahlt, nicht zuletzt für Flottenbetreiber. Katharina Williamson, Leiterin Fleet bei Kia Austria erklärt, wieso.



Der Kia e-Niro ist ein Vorzeigemodell in Sachen E-Mobilität © Kia Austria

## Was ist Ihr wichtigstes Zugpferd im Flottengeschäft?

Williamson: das ist eindeutig der Kia e-Niro. Die dritte Generation von Elektrofahrzeugen von Kia punktet mit über 450 Kilometern Reichweite und ist damit nicht nur für die Stadt geeignet. Auch das Stromtanken wurde optimiert. Bei Schnellladesäulen kann der e-Niro bis zu 100 kWh laden, durch das dreiphasige Laden geht es auch mit Wechselstrom deutlich schneller.



Katharina Williamson, Leiterin Fleet bei Kia Austria  
© Kia Austria

## Wie sieht es mit dem Werkstättenetz aus? Können die Elektro?

Williamson: Alle heimischen Kia Partner sind an Elektroautos von Kia ausgebildet und können die Fahrzeuge warten bzw. reparieren. Wenn doch etwas kaputt geht, beruhigen die 7 Jahre Werksgarantie, die es so nur bei Kia gibt.

## Womit muss der Flottenkunde bei Kia rechnen?

Williamson: Wir geben niemandem Rät-



sel auf, das ist eine erklärte Kia Strategie. Das bedeutet, man kann das Auto bedienen ohne die Anleitung zu lesen, beim Kauf gibt es kein Kleingedrucktes, das heißt man kauft das Auto inklusive Batterie ohne Mietverträge, das ist berechenbar. Und mit den vier Ausstattungslevels beim e-Niro ist für jeden Anwendungszweck das richtige Auto verfügbar, sei es zum Beispiel ein Titan für den Techniker oder die Topversion Platin für das Top-Management.

## Also keine Kompromisse mit der E-Mobilität?

Williamson: Nicht bei uns. Kia konnte bereits in ganz unterschiedlichen Branchen mit dem e-Niro punkten. Unternehmen, die auf „grüne Flotte“ umrüsten wollen oder müssen, finden da auch entsprechendes Platzangebot für viele Bedürfnisse, seien es Technikausrüstung, Kühlboxen für Pharmabereich oder ähnliches. Der Erfolg gibt uns Recht.

Erst Anfang des Jahres wurden 48 Kia e-Niro bei den Wiener Netzen in Dienst gestellt. Allein damit spart dieser Kunde rund 50 Tonnen CO<sub>2</sub> im Jahr.

Mehr Infos zu E-Mobilität finden Sie unter [www.kia.com/at/modelle/e-niro](http://www.kia.com/at/modelle/e-niro)

**40.042 LKW**

wurden im Vorjahr in Österreich neu zugelassen – ein Rückgang von knapp 17 Prozent gegenüber 2019.

# AUSWEICHROUTE

Ab Juli gilt die NoVA auch für Klein-Lkw, die Maßnahme ist umstritten. Der Umstieg auf Elektrofahrzeuge dürfte in dieser Klasse länger dauern.



GETTY IMAGES

Elektroautos wie ein Tesla sorgen auf Österreichs Straßen längst nicht mehr für staunende Gesichter, die Umstellung auf emissionsfreie Fahrzeuge kommt auf Touren. Dazu soll beitragen, dass bei der Berechnung der Normverbrauchsabgabe (kurz NoVA) stärker auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß eines Fahrzeugs geachtet wird. Das Ziel ist die Dekarbonisierung des Verkehrs, sowohl des Privat- als auch des Güterverkehrs. Doch eine Maßnahme, die diesen Sommer in Kraft tritt, sorgt im Moment für Aufregung: Ab 1. Juli wird die NoVA, die einen beträchtlichen Anteil am Kaufpreis eines Fahrzeugs ausmacht, auch für eine beliebte Fahrzeugklasse gelten, die unter anderem bei Lieferdiensten im Einsatz ist: Klein-Lkw wie Kastenwägen oder Pick-Ups unterliegen ab diesem Zeitpunkt dieser Abgabe, von der nur noch reine Elektrofahrzeuge – also keine Hybridmodelle – ausgenommen sind. Die Regierung will damit „Schlupflöcher“ bei der geplanten Ökologisierung der NoVA schließen.

Das führe zu einer „massiven finanziellen Mehrbelastung insbesondere für Klein- und Mittelbetriebe“, klagt Günther Kerle, Sprecher der Automobilimporteure. „Die neue Steuer trifft in erster Linie die Kleintransporteure, Handwerker, Zustell- und Handelsbetriebe.“ Die Mehrkosten für die Gewerbetreibenden würden Beträge im fünfstelligen Bereich ausmachen. Fuhrpark-Experte Henning Heise, Obmann des Fuhrparkverbands Austria, sieht einen ungünstigen Zeitpunkt für die Ausweitung der NoVA: „Auf der einen Seite bekommen die Unternehmen Coronahilfen, auf der anderen Seite werden die Fahrzeuge teurer.“ Mehrkosten werden an die Kunden weiterverrechnet, glaubt Heise.

Die Händler in Österreich haben indes auf die baldige Ausweitung der Abgabe reagiert und bieten derzeit diverse

Aktionen an, um Unternehmen jetzt noch zum Kauf der betroffenen Fahrzeugklasse zu animieren. Denn viele Unternehmen könnten, wie von den Experten befürchtet, lieber ihre alten Fahrzeuge weiter nutzen statt auf ein neues Modell umzusteigen – Aktionen sollen sie umstimmen. Zudem werden von den Händlern jene Modelle forciert, die von der NoVA-Erhöhung nicht betroffen sind; das sind beispielsweise Fahrzeuge, die auf eine Pkw-Version als Basis zurückgreifen. Tatsächlich wirkt sich die anstehende NoVA-Erhöhung in Kombination mit der (demnächst auslaufenden) Investitionsprämie und dem E-Mobilitätsbonus momentan positiv auf den Fahrzeughandel aus, bestätigt Kerle. Unternehmen, bei denen die Anschaffung eines Fahrzeuges ansteht, ziehen die Käufe vor. „Andere hingegen werden aufgrund der deutlich gestiegenen Kosten eine Neuanschaffung überdenken oder gar nicht in Betracht ziehen.“ Danach werde der Markt für längere Zeit stagnieren.

Doch was wäre die Alternative, schließlich muss zweifellos auch der Güterverkehr etwas zur Reduktion der Emissionen im Verkehr beitragen? „Bei der Kfz-Besteuerung wäre es sinnvoller, verstärkt den Verbrauch anstatt den Besitz eines Fahrzeuges zu besteuern“, argumentiert Kerle. Dass ein Auto in Österreich mit vergleichsweise hohen Besitzsteuern belastet wird, ohne einen Kilometer gefahren zu sein oder CO<sub>2</sub> ausgestoßen zu haben, ist tatsächlich umstritten. Derzeit trifft die NoVA nämlich auch Privatpersonen, die beispielsweise weniger als 10.000 Kilometer pro Jahr fahren. Ein Gewerbetreibender mit 35.000 Kilometern Fahrleistung pro Jahr sollte entsprechend mehr leisten für den Klimaschutz, argumentiert Fuhrparkexperte Heise. Was könnte konkret getan werden? „Eine große CO<sub>2</sub>-Steuer“ for-



„Es braucht mehr passende E-Fahrzeuge und mehr Ladepunkte.“

HENNING HEISE, FUHRPARK-VERBAND

FUHRPARKVERBAND

# Bleiben Sie informiert

# profil

Lesen Sie profil im Kombiabo  
als Print- & Digitalausgabe  
um nur € 178,35 – jetzt mit  
Informationsbonus.

**12 + 3 Monate gratis**

**NEU: Digital schon samstags  
ab 8 Uhr lesen!**



Bestellen Sie jetzt unter [profil.at/abo](https://profil.at/abo)  
oder unter 05 9030-300\*

Preis inkl. MwSt., Angebot gültig in ganz Österreich bis auf Widerruf.  
AGB unter [profil.at/abo/agb](https://profil.at/abo/agb)

Das Abo verlängert sich automatisch zum jeweils gültigen Abopreis

\*) Montag bis Freitag von 7.00 bis 17.00 Uhr,

Samstag, Sonntag, Feiertag von 7.00 bis 12.00 Uhr

# profil

## NOVA NEU

Ab 1. Juli gilt die Normverbrauchsabgabe (NoVA) auch für jene Fahrzeuge, die als Klein-Lkw bezeichnet werden (Personen- und Güterbeförderung bis 3,5 Tonnen, Kategorie N1); es sind unter anderem Pick-Ups, Kastenwägen und SUV von dieser Maßnahme betroffen. Etliche Modelle werden zwischen 10.000 und 15.000 Euro teurer; größere Modelle sogar um mehr als 20.000 Euro. Es gilt allerdings eine Übergangsregelung, heißt es beim Öamtc: Wer vor dem 1. Juni einen schriftlichen Kaufvertrag beim Händler für ein Neufahrzeug abschließt, das vor dem 1. November 2021 geliefert wird, zahlt noch die alte NoVA. Ausnahmen bei der NoVA gelten nur noch für jene Fahrzeuge, die gar kein CO2 emittieren, also reine Elektromodelle sowie jene mit Wasserstoffantrieb. Eine Ausweitung der NoVA-Befreiung für Personen mit starker Gehbehinderung konnte indes die Volksanwaltschaft erreichen: Diese gilt nun auch für Leasingautos.



„Es wäre sinnvoller, den Verbrauch statt den Besitz zu besteuern.“  
Günther Kerle, IV

## 73 PROZENT

mehr Elektro-Pkw (reine Elektromodelle) wurden 2020 im Vergleich zum Jahr davor neu zugelassen. Mit knapp 16.000 Fahrzeugen ist dieses Segment aber noch immer winzig.

dert Günther Kerle. Für Heise wäre eine zweckgebundene Erhöhung der Mineralölsteuer denkbar – diese werde von der Mehrzahl der Unternehmen begrüßt und sei sozial verträglich. Wie ist es in Deutschland? Dort gibt es keine NoVA, zudem ist die Mehrwertsteuer für gewerbliche Anmeldungen abzugsfähig – die Fahrzeuge sind daher deutlich günstiger in der Anschaffung. Das Argument des Handels: Auf diese Weise sind Modelle mit niedrigen Emissionen im Einsatz. Andererseits wird dadurch der Umstieg auf Elektromodelle auch nicht gerade forciert.

Bleibt die Frage, wie rasch reine Elektrofahrzeuge in der Kategorie der Leicht-Lkw eine echte Alternative zu Benzin- und Dieselmotoren sein werden. Eine Umstellung könnte unter anderem bei Lieferdiensten etwas bewirken, denn die Zustellung von Paketen an Privathaushalte wird angesichts der steigenden Popularität des E-Commerce kaum weniger werden. Seitens der Autofahrerklubs Öamtc und Arbö heißt es, der Umstieg auf Elektrofahrzeuge sei in diesem Segment derzeit nicht so einfach wie bei Pkw. Das Problem: Noch ist die Auswahl an Modellen, die bei Reichweite und Kaufpreis – für Unternehmen zwei zentrale Aspekte – konkurrenzfähig sind, recht überschaubar. Zwar wächst die Zahl der verfügbaren Elektrofahrzeuge beständig, doch viele Unternehmen bemängeln, dass durch das Gewicht der Batterie in Elektrofahrzeugen die Zuladung eingeschränkt wird. Außerdem wird eine dem Einsatzzweck angepasste Ladeinfrastruktur und -leistung benötigt werden, sagt Heise. „Damit Pakete in absehbarer Zeit mit Elektrofahrzeugen geliefert werden können, braucht es noch mehr passende E-Fahrzeuge und beispielsweise in Wien einen massiven Ausbau der öffentlichen Ladepunkte, die auch für große Fahrzeuge geeignet sind.“

## WARNTZEICHEN

Ein österreichisches Start-up hilft Autoherstellern rechtzeitig zu erkennen, wenn es bei Zulieferbetrieben Probleme in punkto Nachhaltigkeit geben könnte.

Nachhaltigkeit ist für die Automobilbranche zu einem zentralen Schlagwort geworden. Das Problem für Hersteller, die sich einer entsprechenden Strategie verschrieben haben: Wie können sie sicherstellen, dass bei ihren Lieferanten die Vorgaben eingehalten werden, etwa wenn es um Umweltverschmutzung geht? Das wird schwieriger, je weiter weg die Zulieferbetriebe vom Hersteller sind, also keine direkten Partner in der Lieferkette sind. Dabei soll in Deutschland bis Jahresende das sogenannte Lieferkettengesetz verabschiedet werden, laut dem große Firmen ab 2023 ihre Zulieferer bei Umwelt- und Menschenrechtsthemen strenger überwachen müssen; bei Nichteinhaltung drohen hohe Strafen. In Österreich ist ein solches Gesetz derzeit nicht geplant, wird aber unter anderem von der SPÖ gefordert.

Das österreichische Start-up Prewave hilft nun dem deutschen Volkswagen-Konzern beim frühen Erkennen solcher Risiken für die Nachhaltigkeit. Das Unternehmen wurde 2017 als Spin-off der Technischen Universität Wien von Lisa Smith und Harald Nitschinger gegründet. Mit Hilfe Künstlicher Intelligenz wertet Prewave



Meldungen finden, die unter dem Radar liegen.“

HARALD NITSCHINGER  
PREWAVE

Nachrichten aus öffentlichen Medien und Sozialen Medien zu Lieferanten aus und analysiert, ob es Hinweise für Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsbestimmungen des Konzerns gibt. Aber kann es dafür ausreichend Daten geben? „Ja, absolut“, sagt Nitschinger. Die hohen Nutzungsraten der Sozialen Medien weltweit machen das möglich, auch zu kleineren Unternehmen und Rohstoffstätten wie Minen gibt es genug Daten. „Nur liegen diese typischerweise in der lokalen Landessprache und in lokalen Medien vor. Der Vorteil unseres Algorithmus liegt darin, dass wir all diese Medien automatisiert in der lokalen Landessprache analysieren und so Meldungen finden, die sonst unter dem Radar bleiben würden.“ Der Prewave-Algorithmus könne derzeit über 50 Sprachen verarbeiten. Dabei können beispielsweise Beschwerden über schlechte Arbeitsbedingungen als mögliche Vorzeichen für einen baldigen Streik genutzt werden. Prewave konnte im Zuge der Coronakrise mit seiner „Coronavirus Disruption Map“ bereits drohende Lieferunterbrechungen – etwa wegen Quarantänemaßnahmen oder Werkschließungen – erkennen.

## FÖRDERWÜRDIG

Die Anschaffung von Elektrofahrzeugen bzw. von Fahrzeugen mit Brennstoffzellenantrieb wird vom Klima- und Energiefonds heuer erneut gefördert. Unternehmen sowie unternehmerisch tätige Organisationen können bis Ende März 2022 entsprechende Anträge stellen – allerdings nur so lange, bis das Gesamtbudget von 46 Millionen Euro ausgeschöpft ist. Je nach Fahrzeugmodell müssen Anträge entweder vor oder nach der Anschaffung gestellt werden, heißt es. Internet: emob-betriebe.klimafonds.gv.at

## NEUE NOVA KOMMT ZUR UNZEIT

Renato Eggner, GF von Raiffeisen-Leasing Fuhrparkmanagement, ist skeptisch was die Einführung der neuen NoVA für leichte Nutzfahrzeuge anbelangt.



Per 1. Juli 2021 wird eine neue NoVA für leichte Nutzfahrzeuge eingeführt. Wie reagieren heimische Unternehmen darauf?

Die neue NoVA, die ja eigentlich als umweltpolitische Maßnahme gedacht war, kommt leider zu einer Unzeit für die heimischen Unternehmen. Speziell KMU, die ja das Rückgrat der heimischen Wirtschaft bilden, leiden unter der aktuellen Krise und werden nun zusätzlich mit enormen Zusatzkosten konfrontiert. Für viele Anwendungsfälle sind E-Transporter aktuell keine praxistaugliche Alternative. Wer es sich leisten kann, kauft daher noch vor Juni ein konventionell betriebenes Nutzfahrzeug oder behält den alten Transporter einfach länger im Bestand.

Warum sind E-Transporter aktuell noch nicht praxistauglich?

Der Markt ist noch vergleichsweise jung und die wenigen am Markt verfügbaren E-Transporter können

betreffend Einsatzmöglichkeiten und Wirtschaftlichkeit mit konventionell betriebenen Modellen noch nicht mithalten. Ich bin überzeugt, dass viele Unternehmen, die jetzt einen Kauf vorziehen, eigentlich noch gerne ein, zwei Jahre auf bessere Modelle gewartet hätten. So aber fühlen sie sich von der neuen NoVA unter Druck gesetzt und kaufen wieder ein konventionell angetriebenes Fahrzeug, das dann im Durchschnitt vier Jahre lang eingesetzt wird. Der Umstieg auf E-Mobilität wird dadurch weiter verschoben und das eigentliche Ziel – mehr umweltfreundlichere E-Transporter auf den Straßen – wird so kurzfristig nicht erreicht.

Haben auch Sie Fragen zur neuen NoVA für leichte Nutzfahrzeuge?

Dann kontaktieren Sie die Experten von Raiffeisen-Leasing Fuhrparkmanagement und schreiben ein E-Mail an fuhrparkmanagement@rlfpm.at