

BEO

5 Punkte für
Elektromobilität
Oktober 2019



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

POSITIONSPAPIER / LANGFASSUNG / OKTOBER 2019

5 Punkte für Elektromobilität

5-Punkte-Programm des Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) zum Ausbau der E-Mobilität unter Verwendung von erneuerbaren Energiequellen in Österreich. Für eine nachhaltige und leistbare Versorgung mit Elektromobilität.

Wien, im Oktober 2019



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

PRÄAMBEL

1. Anpassungen im Miet- und Wohnrecht

2. Steuerliche Anreize

3. Eichrecht mit Bestandsschutz

4. Grenzüberschreitendes Laden

5. Elektrifizierung von Bussen und mittelschweren LKW

Präambel

Österreich ist ein Vorreiter bei den Neuzulassungen von E-Autos in Europa. Damit E-Mobilität massenmarkttauglich wird, hat der BEÖ ein 5-Punkte-Programm erstellt.

Dieses enthält konkrete Vorschläge und Empfehlungen wie Anpassungen im Miet- und Wohnrecht (Punkt 1), steuerliche Anreize und Änderung von Förderbedingungen für die Ladeinfrastruktur (Punkt 2), einheitliches Eichrecht mit Bestandsschutz (Punkt 3), Anpassung der Umsatzsteuerabführung für E-Roaming und EU-weites Laden (Punkt 4) sowie eine Elektrifizierung des Bus- und Zustellverkehrs.

Der Umstieg von fossilen auf alternative Antriebstechnologien ist eine Aufgabe, der sich der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) und seine Mitgliedsunternehmen mit Unterstützung der Politik stellen möchten.

Mit dem „5-Punkte-Programm für Elektromobilität“ bekennt sich der BEÖ mit seinen elf führenden österreichischen Energieunternehmen zu den Klima- und Energiezielen 2030. Das vorliegende Programm ist unser Appell an die zukünftige Bundesregierung, den erfolgreichen Weg der Förderung von Elektromobilität in Österreich weiter fortzuführen. Jetzt geht es darum, die Weichen zu stellen, um die dringend notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Ute Teufelberger, Vorsitzende

Bundesverband Elektromobilität Österreich – BEÖ

1. Anpassungen im Miet- und Wohnrecht

Studien belegen, dass der größte Hebel für eine Erhöhung der Neuzulassungen von Elektroautos in erster Linie Lademöglichkeiten für Nutzer zu Hause sind. In Wohnanlagen ist der notwendige Ausbau aufgrund der aktuellen regulatorischen Rahmenbedingungen nicht durchführbar. Der Genehmigungsprozess in Bestandswohngebäuden ist dabei die größte Hürde. Derzeit können einzelne Miteigentümer die Installation von Ladeinfrastruktur verhindern. Der BEÖ empfiehlt in dem Zusammenhang den von AustriaTech verfassten Kriterienkatalog als Mindestanforderung umzusetzen.

Weiters spricht sich der BEÖ dafür aus bundesweit festzulegen, dass Lademöglichkeiten für E-Autos als genehmigungsfreie Anlagen zu definieren sind, sofern keine ungewöhnlichen oder gefährlichen Umstände auftreten. In Tiefgaragen soll die Errichtung von Ladestationen grundsätzlich erlaubt werden, wenn die Gefährdung durch Ladegase verhindert wird (Belüftung) oder ein Hinweis angebracht wird, wonach das Laden mit Blei-Säure Traktionsbatterien verboten ist. Alternativ soll auch die Einfahrt von entsprechenden Fahrzeugen untersagt werden können.

Förderungen für die Installation von intelligenter Basisinfrastruktur in Bestandswohngebäuden

Durch eine Förderung der Basisinfrastruktur zur Implementierung von technischen Gesamtladelösungen mit intelligentem Lastmanagement in Bestandswohngebäuden können große Investitionsanreize geschaffen und nachhaltige sowie massenmarkt-taugliche Ladelösungen umgesetzt werden. Durch die Installation einer intelligenten Basisinfrastruktur können, unter Berücksichtigung der bestehenden Netzinfrastruktur, bis zu 100 Prozent der Stellflächen einer Wohnanlage mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet werden. Hunderttausende E-Fahrzeuge können so unter weitestgehender



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

Nutzung der bestehenden Netzinfrastruktur geladen werden. Eine entsprechende Basisinfrastruktur ist der Grundstein für eine leistbare und klimafreundliche Mobilität und trägt zum Erreichen der gesetzten Klimaziele bei. Eine solche Förderung gibt es bereits in Niederösterreich und in Vorarlberg. Der BEÖ empfiehlt diese Förderung intelligenter Basisinfrastruktur auch in den anderen Bundesländern umzusetzen.

E-Mobility Check als Teil der Förderung

Der im Kriterienkatalog von AustriaTech vorgesehene E-Mobility Check bei einem Interesse an einer Ladestation für E-Fahrzeuge seitens Miteigentümern/Mietern soll nach Möglichkeit durch eine Förderung abgedeckt werden. So werden erste finanzielle Hürden für eine Machbarkeitsanalyse beseitigt und die Umsetzung von gemeinschaftlichen Anlagen vereinfacht. Der Check soll, so wie vorgeschlagen, durch einen konzessionierten Elektroinstallateur oder dgl. durchgeführt werden.

2. Steuerliche Anreize

Verlängerung der Sachbezugsbefreiung

Die Befreiung vom Sachbezug für Elektrofahrzeuge ist aus Sicht des BEÖ eine wichtige Maßnahme zur Steigerung des Anteils von E-Fahrzeugen in Firmenflotten. Die Kostenersparnis für Arbeitgeber und Arbeitnehmer führen zu einer gesteigerten Bereitschaft ein vollelektrisches Firmenfahrzeug anzuschaffen.

Für Arbeitnehmer stellt der Entfall des Sachbezuges deutliche Einsparungen dar, und auch der Arbeitgeber profitiert durch die Einsparungen bei den Lohnnebenkosten. Da Firmenflotten mit vielen Fahrzeugen einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende leisten, soll diese Befreiung auch in Zukunft weitergeführt werden.

Wegfall der Umsatzsteuer bei Autokauf

Der derzeitige Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge an der Gesamtanzahl der in Österreich zugelassenen Fahrzeuge liegt bei 2,9 Prozent. Diese Zahl ist vor allem durch den vergleichsweise hohen Preis für Elektrofahrzeuge zu begründen.

Wie sich in Norwegen gezeigt hat, ist der Preis eines der wichtigsten Kriterien für die Anschaffung eines Elektroautos. Aus Sicht des BEÖ ist eine Befreiung von der Umsatzsteuer für Elektrofahrzeuge ein geeignetes Mittel, um diesen oftmals großen Preisunterschied anzupassen. Der BEÖ empfiehlt, die Umsatzsteuer bis zu einem Anteil von 20 Prozent der jährlichen mehrspurigen Fahrzeugneuzulassungen oder bis 31.12.2024 entfallen zu lassen.

Anpassung der Pendlerpauschale

Eine Anpassung der Pendlerpauschale für Elektrofahrzeuge ist aus Sicht des BEÖ ein wichtiges Signal, um die meist planbaren täglich gefahrenen Strecken für Arbeitnehmer attraktiver zu machen. Die Fahrt mit dem E-Fahrzeug muss einen Mehrwert darstellen gegenüber der Fahrt mit einem konventionellen Antrieb.

Aufhebung der De-minimis-Regelung

Die Mitgliedsunternehmen des BEÖ haben in den letzten Jahren Millionen in den Ausbau des österreichweiten flächendeckenden Ladenetzes investiert. Mit einer steigenden Anzahl von E-Fahrzeugen muss auch die Anzahl von Ladestationen im öffentlichen Bereich weiter erhöht werden. Für die Überbrückung von großen Strecken werden Ladestationen mit großen Ladeleistungen benötigt. Diese Infrastruktur ist sehr kostenintensiv.

Förderungen der Ladeinfrastruktur unterliegen der De-minimis*- Regelung. Damit können keine Förderungen dafür bezogen werden. Um den Ausbau nicht vom Ausschöpfungsgrad von De-minimis abhängig zu machen, ist eine Ausnahme der Schnellladeinfrastruktur aus Sicht des BEÖ wünschenswert. Ziel und Zweck sollte ein bedarfsgerechter Ausbau sein, der unabhängig von Beschränkungen in der Gesamthöhe der Förderbeträge durchgeführt werden kann.

**Beihilfen nach der De-minimis-Verordnung sind Beihilfen, die unter bestimmten Voraussetzungen nicht dem Anmeldeverfahren bei der Europäischen Kommission unterliegen, da aufgrund der Betragsgrenze angenommen wird, dass weder der Wettbewerb noch der Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt wird.*

3. Eichrecht mit Bestandsschutz

Die Messgeräteverordnung 2016 sieht vor, dass die Anzeige der Messergebnisse des geeichten Messgerätes bei Ladeinfrastruktur für Elektroautos direkt über ein Sichtfenster am Ladepunkt dem Kunden ersichtlich gemacht werden muss.

Der Kundenwunsch bei der Abrechnung von Ladevorgängen, aber auch die rasante technische Entwicklung der Ladetechnik mit extrem hohen Ladeleistungen bei gleichzeitig extrem unterschiedlichen Lademöglichkeiten der Fahrzeuge, erfordern Tarife, die neben der Zeitkomponente auch an der verbrauchten Energie orientiert sind.

Kunden möchten einfach und bequem Ladepunkte unterschiedlicher Anbieter im In- und Ausland nutzen. Um dies zu ermöglichen und diese Ladevorgänge verrechnen zu können, wurden in Europa entsprechende Roaming-Systeme in den letzten Jahren etabliert. Der jeweilige Anbieter der Dienstleistung erhält über diese Systeme die Ladevorgangsdaten seines Kunden von den unterschiedlichen Ladeinfrastrukturbetreibern zugesandt. Wie diese Daten ermittelt wurden beziehungsweise ob diese dem Eichrecht entsprechen, ob diese richtig übertragen oder manipuliert wurden, ist nicht nachvollziehbar.

Im europäischen Kontext soll eine einheitliche Regelung für die Erfassung, Signierung und Weiterleitung von Ladevorgangsdaten geben, mit der Möglichkeit der Überprüfung der Daten für Dienstleister und Kunden. Wirtschaftsministerium und Bundeseichamt mögen sich auf europäischer Ebene für eine gesamteuropäische Lösung einsetzen.

In Österreich sollten aus Sicht des BEÖ vor allem jene Regelungen Anwendung finden, die auch auf europäischer Ebene bereits angewendet werden.

Da Österreich eine Vorreiterrolle im Ausbau der Infrastruktur in Europa einnimmt, sollte ein Bestandsschutz angestrebt werden. Für neue Hardware ist es wünschenswert, ab einem gemeinsam zu definierendem Stichtag die Regelung aus Deutschland zu übernehmen. Diese ist durch eine Transparenzsoftware gekennzeichnet, die eine Überprüfung und Nachvollziehbarkeit der Messwerte von der Messung bis zur Verrechnung zulässt. Diese Werte werden digital signiert und zur Kommunikation entsprechend übertragen. Weiter kann mit dieser Methode sichergestellt werden, dass die Verbrauchswerte (kWh) eichrechtskonform ermittelt wurden und dass diese bis hin zur Rechnung nachvollziehbar sind.

4. Grenzüberschreitendes Laden

Anpassung im Umsatzsteuergesetz auf EU-Ebene

Mit der stark wachsenden Popularität der Elektromobilität gewinnt auch der grenzüberschreitende Verkehr immer mehr an Bedeutung. Durch die aktuelle gesetzliche Bestimmung (§ 3 Abs. 14 UstG), muss sich jeder Anbieter von E-Roaming in dem jeweiligen Land, in dem seine Kunden laden, steuerlich registrieren und eine Umsatzsteuererklärung abgeben.

Diese Regelung hat zur Folge, dass Mobilitätsanbieter mit einer Vielzahl von Steuerregularien konfrontiert sind und hohe Kosten entstehen. Die Konsequenz daraus ist, dass Anbieter grenzüberschreitendes E-Roaming nicht anbieten und Kunden kein grenzüberschreitendes Ladeservice nutzen können. Um länderübergreifende Ladungen möglich zu machen, bedarf es einer Anpassung im Umsatzsteuergesetz auf EU-Ebene.

Ziel muss sein, die MOSS-Regelung (Mini-One-Stop-Shop) auch auf Roaming-Umsätze anwenden zu können, wodurch eine umsatzsteuerliche Registrierung im jeweiligen Land, in dem der Roaming-Umsatz erfolgt, entfällt. Hierfür muss eine entsprechende gesetzliche Regelung analog zu elektronisch erbrachten sonstigen Dienstleistungen (z. B. Telekommunikationsbranche) umgesetzt werden. Diese Umsetzung wird benötigt, um länderübergreifende Ladungen zu ermöglichen.

5. Elektrifizierung von Bussen und mittelschweren LKW

Rasche Umsetzung der EU-Richtlinie über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (2019/1161)

Die Richtlinie des Europäischen Parlaments und Rates über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge legt den Grundstock für die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrssektors.

Die Richtlinie stellt sicher, dass öffentliche Auftraggeber verpflichtet sind, beim Kauf von bestimmten Straßenfahrzeugen einen Fokus auf die Energie- und Umweltauswirkungen der angeschafften Fahrzeuge zu legen. Diese Käufe umfassen die Fahrzeugklassen (M1, M2 und N1) und dahingehend alle Anschaffungen, die durch öffentliche Auftraggeber vergeben werden und eine öffentliche Ausschreibung erfordern. Davon betroffen sind alle Aufträge, die nach dem 02.08.2021 ergehen.

Der BEÖ spricht sich für eine möglichst rasche Umsetzung dieser Richtlinie aus, da sie einen wichtigen Beitrag zur Erfüllung der Klimaziele und ein wichtiger Bestandteil der angestrebten Mobilitätswende ist. Über die Fahrzeugklassen laut EU-Richtlinie hinaus sollten auch Busse (M3) sowie mittelschwere LKW von dieser Regelung umfasst sein.

Eine Übererfüllung der Verpflichtung ist aus Sicht des BEÖ zu begrüßen, da diese Maßnahmen zu einer gesteigerten Lebensqualität im urbanen und oftmals vom Verkehrssektor beeinträchtigten Bereich führt. Dahingehend sollen die gestaffelten Mindestziele, die bis zum Jahr 2030 festgelegt wurden, sowohl in den Bereichen leichte sowie schwere Nutzfahrzeuge nach Möglichkeit übererfüllt werden.



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

Quellen

Neuzulassungen von E-Fahrzeugen in Österreich

<https://www.beoe.at/statistik/>

Elektroautos zu Hause laden

<https://www.austriatech.at/assets/Uploads/Publikationen/PDF-Dateien/7a80fa2cb2/WEB-Mobility-Explored-April-2019.pdf>

EU-Umsatzsteuer-One-Stop-Shop Mini-One-Stop-Shop (MOSS)

https://www.bmf.gv.at/steuern/selbststaendige-unternehmer/umsatzsteuer/FAQ_MOSS.html

Über uns

Der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) vertritt die Interessen von elf Energieunternehmen in Österreich und setzt sich für den flächendeckenden Ausbau von Elektromobilität unter Verwendung erneuerbarer Energie in Österreich ein. Zu den Aufgaben des BEÖ gehört die Verbesserung der gesetzlichen Rahmenbedingungen für den Ausbau der E-Mobilität in Österreich als nachhaltiges und zukunftsweisendes Mobilitätskonzept.

Die Mitglieder des BEÖ sind: Energie AG Vertrieb GmbH, Energie Burgenland Wärme und Service GmbH, Energie Graz GmbH & Co KG, Energie Steiermark Kunden GmbH, EVN AG, Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), KELAG-Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, LINZ Strom GmbH, Salzburg AG, illwerke vkw AG, Wien Energie GmbH. www.beoe.at