

BEO

5 Punkte für
Elektromobilität

April 2021



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

POSITIONSPAPIER / LANGFASSUNG / APRIL 2021

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 April 2021



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

EVN Platz
2344 Maria Enzersdorf

www.beoe.at

PRÄAMBEL

1. Anpassungen im großvolumigen Wohnbau	4
2. Steuerliche Anreize	7
3. Eichrecht mit Bestandsschutz	9
4. Grenzüberschreitendes Laden	11
5. Kennzeichnung von Ladeinfrastruktur	12

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 Wohnrecht, steuerliche Anreize, Eichrecht mit Investitionssicherheit, Änderung von Förderbedingungen für Ladeinfrastruktur, die einheitliche Kennzeichnung von Ladeinfrastruktur in Österreich, sowie die Anpassung der Umsatzsteuerabführung für E-Roaming und EU-weites Laden.

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 Bundesregierung, den erfolgreichen Weg der Förderung von Elektromobilität in Österreich fortzuführen und weiter auszubauen.

Ute **Teufelberger**, Vorsitzende BEÖ
Bundesverband Elektromobilität Österreich – BEÖ

1. Anpassungen im großvolumigen Wohnbau

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 nur schwer durchführbar. Der Genehmigungsprozess in Bestandswohngebäuden, sowie hohe finanzielle Einstiegshürden für Erstkunden sind dabei nach wie vor die größten Hemmnisse.

Der BEÖ spricht sich dafür aus, bundesweit festzulegen, dass Lademöglichkeiten für E-Autos als genehmigungsfreie Anlagen festzulegen 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 Nutzung der bestehenden Netzinfrastruktur geladen werden. Voraussetzung für die Vermeidung eines massiven und teuren Netzausbaus und der optimalen Integration der E-Mobilität in das Energiesystem, ist eine leistungsstarke und steuerbare Anbindung der E-Fahrzeuge an das Stromnetz.

Damit Netzbetreiber die vorgegebene Spannungsqualität einhalten können und dabei den Netzausbau weitestgehend vermeiden bzw. zeitlich verschieben können und darüber hinaus die zunehmend volatilere Stromerzeugung aus erneuerbaren Energiequellen optimal genutzt werden kann, bedarf es einer flächendeckenden intelligenten und leistungsfähigen Ladeinfrastruktur-

Der BEÖ empfiehlt daher für Österreich flächendeckend intelligentes Laden einzuführen. Dies ist um ein vielfaches günstiger und einfacher realisierbar als der reine Ausbau bzw. die reine Verstärkung der Netzinfrastruktur. Um diesen volkswirtschaftlichen Nutzen generieren zu können, sollen die Förderrichtlinien dahingehend gestaltet werden. Eine leistungsfähige und intelligente Ladeinfrastruktur ist die zentrale Voraussetzung um den massenhaften Einsatz von E-Fahrzeugen bewältigen zu können und die E-Mobilität optimal in das Energiesystem einzubinden. Aus Sicht des BEÖ kann dies mit der nachfolgenden Förderlandschaft erreicht werden:

Förderung für den Einbau der vorgelagerten Ladeinfrastruktur in bestehende Wohnhausanlagen

Gefördert werden sollen alle Maßnahmen, die notwendig sind, um den nachträglichen Einbau eines intelligenten Ladepunktes mit 11 kW Leistung zu ermöglichen. Dazu zählen unter anderem Planung, Netzkosten, bauliche Maßnahmen, Basisverteiler und Einrichtung für Lastmanagement, Elektrikerarbeiten, Trafos, Datenkabel, Steuereinrichtungen, Leerverrohrungen etc.

Die Förderhöhe soll bis zu 50 Prozent maximal Euro 10.000,- je 20 Garagenplätze betragen und an natürliche und juristische Personen, die Eigentümer von mehr als fünf Stellplätzen sind, ausbezahlt werden. Eine Mischnutzung mit Gewerbe soll in diesem Zusammenhang möglich sein. Grundvoraussetzung sollten mindestens fünf Stellplätze in der Wohnanlage sein. Damit soll sichergestellt werden, dass alle Stellplatzmieter-Eigentümer zu annähernd gleichen Konditionen an die Basisinfrastruktur angeschlossen werden können. Der BEÖ schlägt vor, die Förderbedingungen so zu gestalten, dass die geförderten Anlagen erst bei Bedarf (Mieter/Eigentümer braucht eine Lademöglichkeit) in Betrieb genommen werden um unnötige Betriebskosten zu vermeiden.

Förderung für private Lademöglichkeiten in bestehende Wohnanlagen

Neben der Förderung zur Schaffung der Basisinfrastruktur in Wohnobjekten, soll die Anschaffung und normgerechte Installation von intelligenten Ladepunkten gefördert werden. Die Förderung soll gleichermaßen für allen Anwendungsbereiche (Wohnanlagen, Gewerbebetriebe, Einfamilienhäuser etc.) gelten.

Gefördert werden soll die Installation eines intelligenten Ladepunktes mit Typ 2 Norm – Stecker und einer Mindestladeleistung von 11 kW in der Höhe von maximal Euro 900,- pro Ladepunkt. Die Förderung soll von natürlichen und juristischen Personen (Mieter, Wohnungseigentümer) in Anspruch genommen werden können. Die Förderung soll jedenfalls auch bei der Anschaffung von gebrauchten E-PKWs und Plug-in-Hybriden gelten. Die Förderung können auch Mieter/Eigentümer von Wohnanlagen in Anspruch nehmen, die einen Ladepunkt im Rahmen einer Gemeinschaftslösung nicht kaufen sondern via Miet- oder Contractingmodell finanzieren.

Grundvoraussetzung für die Förderung soll die Bestätigung über die Versorgung des Ladepunktes mit 100 Prozent Ökostrom; Bestätigung des Elektroinstallateurs, dass der Ladepunkt normgerecht installiert und dem jeweils zuständigen Netzbetreiber angezeigt wurde. Entfällt bei Ladepunkten, die an eine Gemeinschaftslösung in einer Wohnanlage angeschlossen wird.

2. Steuerliche Anreize

Steuerliche Anreize für Taxi- und Mietwagenflotten

Die Umrüstung der Taxi- und Mietwagenflotten ist ein aus Sicht des BEÖ, wichtiger Faktor um die Elektrifizierung im städtischen Verkehr voranzutreiben. Da der Aufbau einer elektrischen Flotte kostenintensiv ist, soll ein eigenes Förderprogramm für Taxi- und Mietwagenbetreiber etabliert werden.

Durch die hohen Tagesfahrleistungen, führt die Umstellung zu erheblichen CO₂ – Einsparungen. Dieser positive Effekt für die Luftqualität in Ballungsräumen, sollte aus Sicht des BEÖ, durch ein eigens geschaffenes Förderprogramm beschleunigt werden. Daher wird empfohlen, die Betreiber bei der Umstellung der Taxi- und Mietwagenflotten zu unterstützen.

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 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer attraktiver zu machen. In Teilen Österreichs ist der tägliche Arbeitsweg mit dem ÖPNV nur schwer oder gar nicht möglich und MitarbeiterInnen sind daher auf die Anreise mit einem PKW angewiesen.

Die Fahrt mit dem E-Fahrzeug muss einen Mehrwert gegenüber der Fahrt mit einem konventionellen Antrieb darstellen, weshalb sich der BEÖ für eine dementsprechende Anpassung der Pendlerpauschale ausspricht. Die tägliche Fahrt mit dem Elektrofahrzeug muss sich von der Fahrt mit einem konventionellen Antrieb abheben und den Umstieg auf das Elektrofahrzeug auch in diesem Bereich attraktiveren.

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 das Ladenetz im öffentlichen Bereich weiter verdichtet werden. Für die Überbrückung von großen Strecken wird Ladeinfrastruktur mit großer Ladeleistung benötigt. Diese Infrastruktur ist sehr kostenintensiv.

Die Förderung der Ladeinfrastruktur unterliegt 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 Abrechnung von Ladevorgängen birgt für Betreiber von Ladeinfrastruktur sowie für E-Mobilitätsdienstleister viele Herausforderungen – das Eichrecht trägt hier einen Teil dazu bei. Um die Komplexität möglichst niedrig zu halten, wird derzeit in Österreich vor allem Zeit als Abrechnungsbasis herangezogen. Für den zu erwartenden E-Mobilitäts-Massenmarkt ist eine reine Zeitverrechnung nicht optimal, weil insbesondere die fahrzeugseitige Ladeinfrastruktur sehr unterschiedlich ist und Kunden dadurch die Abrechnung als nicht fair und nicht nachvollziehbar empfinden. Eine Abrechnung nach „getankten“ Kilowatt-Stunden ist bisher eine seltene Ausnahme, denn teilweise fehlen zur Erfüllung dieser Vorgaben bisweilen die technischen Voraussetzungen.

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.

Für Österreich bedarf es einer eichrechtlichen Regelung, welche eine nachvollziehbare und nicht korrumpierbare Datenübermittlung von Ladevorgangsdaten ermöglicht. Diese trägt wesentlich zum Kundenvertrauen und zur Kundenakzeptanz bei und bietet damit einen wesentlichen Baustein für den zu erwartenden E-Mobilitäts-Massenmarkt. Nachdem in Österreich bereits viel Geld in Ladeinfrastruktur investiert wurde, soll sorgsam mit der bestehenden Infrastruktur bzw. den bestehenden Ressourcen umgegangen werden.

Da Österreich eine Vorreiterrolle im Ausbau der Infrastruktur einnimmt, sollte außerdem ein entsprechender 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.

Im europäischen Kontext soll eine einheitliche Regelung für die Erfassung, Signierung und Weiterleitung von Ladevorgangsdaten geben. Wirtschaftsministerium und Bundeseichamt mögen sich auf europäischer Ebene für eine gesamteuropäische Lösung einsetzen. Eine Nichtberücksichtigung der umliegenden Länder führt zu Problemen bei länderübergreifenden Ladevorgängen. Wenn sich die Regelungen unterscheiden ist eine gegenseitige eichrechtskonforme Verrechnung nicht möglich.

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. Einheitliche Kennzeichnung von Ladeinfrastruktur

Mit einem immer größer werdenden Anteil von Elektrofahrzeugen, steigt auch die Anzahl der Ladestationen im öffentlichen Raum und die Anforderung das Ladeerlebnis österreichweit auf einen dementsprechenden Standard zu heben. Ladestationen können in den meisten Fällen über App-Lösungen, beziehungsweise über die Navigationssysteme der Fahrzeuganbieter gefunden werden.

Vorort ist die Kennzeichnung und die Sichtbarkeit in den meisten Fällen jedoch sehr unterschiedlich, bzw. nicht ausreichend vorhanden. Diesbezüglich besteht der Wunsch einen österreichweiten Wiedererkennungswert für Ladeinfrastruktur zu schaffen. Ein einheitliches Beschilderungssystem, würde eine deutliche Verbesserung in Bezug auf die Sichtbarkeit und den Wiedererkennungswert bedeuten.

Im Zuge des Projektes „ÖHUB“, hat der BEÖ ein Schema von einer Designagentur ausarbeiten lassen. Diesbezüglich wurde ein Branding entwickelt, welches frei zur Verwendung steht. Dieses Branding wird bereits heute von einem großen Anteil der BEÖ-Mitgliedsunternehmen, sowie auch von anderen Ladestationsanbietern verwendet. Beispielsweise findet dieses Branding Anwendung an den ASFINAG - Standorten.

Der BEÖ spricht sich für die Verwendung des Brandings in Ral 5017

(Verkehrsblau) aus. Somit kann das Ladeerlebnis bis zur Ankunft an der Ladestation österreichweit harmonisiert 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