

BEO

5 Punkte für
Elektromobilität
September 2022

POSITIONSPAPIER

5 Punkte für Elektromobilität

Das 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.

September 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1. Laden in Wohnanlagen	4
2. Finanzielle und steuerliche Anreize	7
3. Faire, kund:innenfreundliche Abrechnung	9
4. Komfort an der Ladesäule	11
5. Elektrifizierung des Lkw-Schwerverkehrs	14

Vorwort

Die Mobilitätswende im Bereich Verkehr ist ein Schlüsselfaktor zur Erreichung der Klimaziele. Geht es nach dem Mobilitätsmasterplan des Klimaschutzministeriums, so werden ab 2030 in Österreich nur mehr emissionsfreie Personenkraftwagen (Pkw), Zweiräder, sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge neu zugelassen.

Die Vorzüge von Mobilität mit umweltfreundlichen Techniken zu verbinden, ist das große Ziel. Die Schaffung einer flächendeckenden, netzdienlichen öffentlichen wie privaten Ladeinfrastruktur, sowie steuerliche und finanzielle Anreize sind wichtige Schritte auf diesem Weg.

Der Umstieg von fossilen auf alternative Antriebsformen ist eine Aufgabe, die der Bundesverband Elektromobilität Österreich (BEÖ) gemeinsam mit seinen Mitgliedsunternehmen und mit Unterstützung der Politik vorantreiben will.

Das hier vorgelegte **5-Punkte-Programm für E-Mobilität** ist daher auch ein Appell an die Bundesregierung, den erfolgreichen Weg der E-Mobilität in Österreich fortzuführen und weiter auszubauen.

Andreas **Reinhardt**, Vorsitzender
Bundesverband Elektromobilität Österreich – BEÖ

1: Laden in Wohnanlagen

Studien belegen, dass Lademöglichkeiten zu Hause der größte Hebel für mehr Neuzulassungen von Elektroautos sind. Im Gegensatz zu Einfamilienhäusern ist jedoch der Ausbau in bestehenden Wohnanlagen aufgrund der aktuell geltenden Regelungen nur schwierig durchführbar. Besonders der nachträgliche Einbau von Lademöglichkeiten in Anlagen wie Tiefgaragen, Einzelgaragen oder an Freiparkplätzen, ist mit organisatorischen und rechtlichen Hemmnissen für Hausverwaltungen und hohen finanziellen Belastungen für E-Mobilist:innen verbunden.

Eine weitere Herausforderung ist die Nutzung von Gesamtlösungen für Parkplatzanlagen, um unnötige Netzlasten und damit hohe Kosten zu vermeiden; etwa der Einbau von Lastmanagementfunktionen. Nach wie vor bestehen in den Bundesländern nicht mehr zeitgemäße Vorgaben im Genehmigungsprozess, die eine rasche Umsetzung von Lademöglichkeiten behindern.

Der BEÖ spricht sich dafür aus, dass Lademöglichkeiten für E-Autos als genehmigungsfreie Anlagen bundesweit einheitlich festgelegt und keine Einfahrtverbote beziehungsweise Ladeverbote für E-Fahrzeuge ausgesprochen werden. In Tiefgaragen ist die Errichtung von E-Ladestationen grundsätzlich zu ermöglichen.

Darüber hinaus fordert der BEÖ weitere Erleichterungen und Anpassungen im Wohnungseigentumsgesetz und Mietrechtsgesetz, um den unkomplizierten Einbau beziehungsweise die Nachrüstung von intelligenter, netzdienlicher Ladeinfrastruktur in Parkplatzanlagen zu ermöglichen.

Förderungen für intelligentes Lastmanagement

Durch eine Förderung der Basisinfrastruktur zum Einbau von technischen Gesamtladelösungen mit intelligentem Lastmanagement in bestehende

Parkplatzanlagen könnten Investitionsanreize geschaffen und nachhaltige sowie massentaugliche Ladelösungen umgesetzt werden.

Umfangreiche Feldversuche haben gezeigt, dass durch die Installation von intelligentem Lastmanagement bis zu 100 Prozent der Parkplatzanlagen ohne sofortige Netzverstärkung nachgerüstet werden können. So könnten hunderttausende E-Fahrzeuge unter Nutzung der bestehenden Netzinfrastruktur geladen werden.

Voraussetzung für die Vermeidung eines teuren Netzausbaus und der Integration der E-Mobilität in das Energiesystem ist eine intelligente und kundenfreundliche Anbindung der E-Fahrzeuge an das Stromnetz. Intelligentes und netzdienliches Laden leistet einen entscheidenden Beitrag zu einem stabilen Gesamtenergiesystem und zur Vermeidung von Blackouts.

Der BEÖ fordert für Österreich flächendeckend intelligentes, netzdienliches Laden mit erneuerbarem Strom vorzugeben und gleichzeitig „nicht intelligente“ Wallboxen im großvolumigen Wohnbau nicht mehr zu fördern. Dies ist um ein Vielfaches günstiger und einfacher realisierbar als Einzellösungen und der damit erforderliche Netzausbau.

Um den volkswirtschaftlichen Nutzen generieren zu können, sind die Förderrichtlinien – wie folgt – neu zu gestalten:

- Förderung der Investitionskosten zur Modernisierung von Parkplatzanlagen im Wohnbau
- Förderungen für intelligente Ladelösungen mit Lastmanagement

Gefördert werden sollen jene Maßnahmen, die notwendig sind, um den nachträglichen Einbau von intelligenten Ladepunkten mit 11 kW-Leistung zu ermöglichen. Dazu zählen unter anderem die Planung, ein eigener Zählpunkt sowie bauliche Maßnahmen wie Brandschutzanpassungen, Basisverteiler und Einrichtung für Lastmanagement, Elektroarbeiten, 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:innen von mehr als fünf Stellplätzen sind, ausbezahlt werden. Eine Mischnutzung mit Gewerbe soll möglich sein. Grundvoraussetzung sollten mindestens fünf Stellplätze in der Wohnanlage sein. Damit wird sichergestellt, dass alle Stellplatz-Mieter:innen bzw.-Eigentümer:innen zu annähernd gleichen Konditionen an die Basisinfrastruktur angeschlossen werden können.

Der BEÖ empfiehlt, die Förderbedingungen so zu gestalten, dass die geförderten Anlagen mit dem Bedarf der Mieter:in / Eigentümer:in „mitwachsen“ können und damit eine niedrige finanzielle Einstiegshürde sichergestellt wird. Zudem fordert der BEÖ die Verankerung der Errichtung von Basisinfrastruktur für intelligente Ladelösungen im Neubau als Anforderung in Baugesetzen.

2: Finanzielle und steuerliche Anreize

Zur Erreichung der Klimaziele stehen viele Hebel zur Verfügung. Der BEÖ listet hier einige wirksame Methoden für einen raschen Übergang zu emissionsfreierer individueller Mobilität auf:

Steuerliche Anreize für Taxi- und Mietwagenflotten

Die Umrüstung der Taxi- und Mietwagenflotten ist ein wichtiger Faktor für die Elektrifizierung im städtischen Verkehr. Aufgrund der hohen Tagesfahrleistungen führt die Umstellung zu erheblichen CO₂-Einsparungen. Dieser positive Effekt für die Luftqualität in Ballungsräumen sollte durch ein sinnvoll geschaffenes Förderprogramm beschleunigt werden. Da der Aufbau einer elektrischen Flotte kostenintensiv ist, empfiehlt der BEÖ ein bundesweites Förderprogramm für Taxi- und Mietwagenbetreiber.

Der BEÖ fordert, den Betreibern finanzielle Anreize für die Umstellung der Taxi- und Mietwagenflotten und die Errichtung zugeordneter Ladeinfrastruktur auch im öffentlichen Raum zu bieten.

Anpassung der Pendlerpauschale

Eine Anpassung der Pendlerpauschale für E-Fahrzeuge ist ein wichtiges Signal, um die meist planbaren täglich gefahrenen Strecken für Arbeitnehmer:innen attraktiver zu machen. In Teilen Österreichs ist der tägliche Arbeitsweg mit dem öffentlichen Personennahverkehr nur schwer oder gar nicht möglich, und Beschäftigte sind auf die Anreise mit einem (E-)Pkw angewiesen. Die Fahrt mit dem E-Fahrzeug muss einen Mehrwert gegenüber der Fahrt mit einem konventionellen Antrieb darstellen.

Der BEÖ fordert eine Anpassung der Pendlerpauschale. Die tägliche Fahrt mit dem E-Fahrzeug muss sich von der Fahrt mit einem konventionellen Antrieb abheben und den Umstieg auf das E-Fahrzeug 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 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 kostenintensiv.

Förderungen der Ladeinfrastruktur unterliegen der De-minimis-Regelung*. Damit sind viele engagierte Akteure, die den Ausbau des Ladenetzes vorantreiben, von bestehenden Förderungen ausgeschlossen. Um den Ausbau nicht vom Ausschöpfungsgrad von der De-minimis-Regelung abhängig zu machen, ist eine Ausnahme der Ladeinfrastruktur aus Sicht des BEÖ essenziell.

Der BEÖ fordert einen bedarfsgerechten Ausbau öffentlicher Ladestellen, der unabhängig von Beschränkungen in der Gesamthöhe der Förderbeträge durchgeführt werden kann.

**De-minimis-Regelung*

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: Faire, kund:innenfreundliche Abrechnung

Mit dem frühzeitigen und umfangreichen Ausbau der öffentlichen Ladestellen nimmt Österreich – bis dato – eine Vorreiterrolle in Europa ein. Daher muss sorgsam mit der bestehenden Infrastruktur beziehungsweise den bestehenden Ressourcen umgegangen werden.

Die Verrechnung von Ladevorgängen birgt für die Betreiber von Ladeinfrastruktur sowie für E-Mobilitätsdienstleister viele Herausforderungen. Das Eichrecht trägt hier einen entscheidenden Teil dazu bei. Zur Einhaltung aller gesetzlichen und eichrechtlichen Vorgaben wird in Österreich derzeit vor allem die Nutzungszeit eines Ladepunktes als Verrechnungsbasis herangezogen. Eine Verrechnung nach Kilowatt-Stunden (kWh) ist bisher eine Ausnahme auf Grund fehlender eichrechtlicher Vorgaben und Übergangsbestimmungen.

Der Kundenwunsch bei der Verrechnung von Ladevorgängen, aber auch die rasante technische Entwicklung der Ladetechnik hin zu extrem hohen Ladeleistungen bei gleichzeitig unterschiedlichen Ausstattungen der E-Fahrzeuge, erfordern Tarife, die sich an der verbrauchten Energie orientieren. Da der Druck von Seiten der Politik, Sozialpartnern und Kund:innen derart massiv ist, muss hier rasch eine rechtlich einwandfreie Verrechnung nach kWh bei der bestehenden Infrastruktur ermöglicht werden. Für eine flächendeckende kWh Verrechnung fehlt derzeit die rechtliche Grundlage und ausreichende Übergangsbestimmungen im Eichrecht.

Der BEÖ fordert eine rasche Novellierung des Maß- und Eichgesetzes mit ausreichenden Übergangsbestimmungen zum Schutz der bereits bestehenden und geförderten Ladepunkte und hat dazu Anfang Juni 2022 eine schriftliche Stellungnahme abgegeben.

Weiters spricht sich der BEÖ für eine rasche praxisorientierte Anpassung der eichrechtlichen Bestimmungen für Ladestellen sowie für eine Verfahrensabkürzung für die Eichung der bereits geförderten Bestandsinfrastruktur aus.

Laden von Dienstfahrzeugen an der privaten Ladestation

Im Idealfall wird ein Elektroauto dort geladen, wo es längere Zeit abgestellt werden muss. Anfragen nach einer Verrechnungsmöglichkeit von Dienstfahrzeugen am privaten Stellplatz häufen sich. Wird das Dienstfahrzeug vom privaten Stromanschluss geladen, so soll eine Kostenerstattung durch den Dienstgeber erfolgen. Bei der Erstattung zu einem vereinbarten Vergütungssatz (€ pro kWh) ist derzeit unklar, ob es sich um ein zu versteuerndes Einkommen handelt. Dies führt zu einer Rechtsunsicherheit und erhöhtem bürokratischem Aufwand und stellt somit eine Hürde gegenüber der E-Mobilität dar.

Der BEÖ fordert eine klare, steuerrechtliche Grundlage für eine einfache, kund:innenfreundliche Abwicklung.

4. Komfort an der Ladesäule

Mit einer immer größer werdenden Anzahl von E-Fahrzeugen steigt auch die Anzahl der Ladestationen im öffentlichen Raum und damit die Anforderung, das Ladeerlebnis österreichweit auf einen für die Nutzer:innen angemessenen Standard zu bringen. Die Anforderungen reichen von der ausreichenden Zahl an öffentlichen Lademöglichkeiten über deren Ausstattung, einfaches Auffinden und Kennzeichnung bis zur Zuverlässigkeit des Lade- und Verrechnungsprozesses.

Mit der *Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe AFIR** hat die EU-Kommission einen Vorschlag zum weiteren Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur vorgelegt. So sollen bis zum Jahr 2025 entlang der wichtigsten Autobahnen im Abstand von 60 Kilometern Schnellladepunkte mit mindestens 150 Kilowatt zur Verfügung stehen. Mit diesen Maßnahmen sollen EU weit bis 2025 eine Million Ladepunkte errichtet werden. Für das Jahr 2030 sind 3,5 Millionen Ladepunkte anvisiert, für 2040 insgesamt 11,4 Millionen Ladepunkte und für das Jahr 2050 insgesamt 16,3 Millionen.

** AFIR steht für Alternative Fuels Infrastructure Regulation und soll den Aufbau von Ladeinfrastruktur in der gesamten EU beschleunigen und vereinheitlichen. Ziel ist eine grenzüberschreitende und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur in Europa, deren Nutzung für Konsument:innen so einfach wie möglich sein soll. Mit dem Entwurf wurde die EU-Richtlinie („Alternative Fuel Infrastructure Directive“, AFID) zu einer Verordnung weiterentwickelt.*

Die Mitgliedsunternehmen des BEÖ haben in den letzten Jahren massiv in den flächendeckenden Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur investiert. Durch die tatkräftige Mithilfe der Mitgliedsunternehmen des BEÖ und weiterer Akteure werden die in der EU-Verordnung genannten Mindestanforderungen zum Aufbau von Ladeinfrastruktur für Pkw in Österreich bereits heute übererfüllt. Österreich befindet sich auf einem guten Weg, die E-Mobilität weiter voranzutreiben.

In diesem Zusammenhang weist der BEÖ ausdrücklich auf die Bedeutung stabiler Rahmenbedingungen hin, unter denen der Ausbau fortgesetzt und die Ziele erreichbar und sinnvoll erscheinen.

Steigerung des Ladekomforts

Dank neuester Technologie erleben E-Ladestationen heute einen beschleunigten Markthochlauf und entwickelten sich in den letzten Jahren rascher weiter als Tankstellen. Eine zusätzliche Ausstattung von Ladestationen, etwa mit Überdachungen, könnte – aus Sicht des BEÖ – zu weiteren Kosten für Kund:innen führen und ist im aktuellen Marktumfeld kaum wirtschaftlich darstellbar, sodass sich E-Mobilist:innen gegenüber Fahrer:innen von Verbrennern benachteiligt fühlen.

Der BEÖ fordert, neben den direkten Kosten für die Errichtung und den Betrieb von Ladestellen, auch das Thema „kund:innenfreundliche Zusatzausstattung“ in der Anschubfinanzierung zu berücksichtigen.

Weiters fordert der BEÖ bei nicht im Markt entstandenen Anforderungen durch zusätzliche gesetzliche Vorgaben beziehungsweise Richtlinien eine entsprechende staatliche Förderung vorzusehen.

Grenzüberschreitendes Laden

Steuerliche EU-Regelungen sind derzeit nicht praktikabel und wirtschaftlich nicht abbildbar. Dadurch würde – so die BEÖ-Sicht – der Markthochlauf und die Nutzer:innenfreundlichkeit gehemmt. Außerdem wird das Geschäftsmodell nicht-österreichischer Unternehmen mit bestehenden Standorten gefördert. Die digitalen Plattformen ermöglichen europaweite Zusammenschlüsse von Ladenetzen innerhalb und außerhalb der EU, vergleichbar mit dem Onlinehandel, für die entsprechende Erleichterungen bei der Umsatzsteuer bestehen.

Der BEÖ fordert die Änderung der EU-Regelung – ähnlich der Lösung für den Onlinehandel: Ladeenergie soll als Dienstleistung und nicht als Energielieferung klassifiziert werden.

Kennzeichnung der E-Ladestation

Bei steigender Nachfrage und Anzahl öffentlicher Ladestationen wird auch die einheitliche Kennzeichnung immer wichtiger. Die Kennzeichnung beziehungsweise die Sichtbarkeit von öffentlichen Ladeplätzen und Ladestationen ist derzeit (noch) sehr unterschiedlich beziehungsweise nicht ausreichend geregelt. Es besteht der Wunsch nach einem österreichweiten Wiedererkennungswert (Branding) für E-Ladestationen. Eine einheitliche Kennzeichnung der öffentlichen Ladeinfrastruktur könnte eine deutliche Erleichterung für die Nutzer darstellen.

Der BEÖ empfiehlt die Verwendung des sogenannten „Batterie-Icons“ in der Farbe Ral 5017 (verkehrsblau)*. Damit könnte die Kennzeichnung an der Ladestation österreichweit vereinheitlicht werden. Diese Kennzeichnung wird heute bereits von der Mehrzahl der BEÖ-Mitgliedsunternehmen und auch von anderen Ladestationsbetreibern verwendet, etwa an den ASFINAG-Standorten entlang der Autobahnen. Dies beinhaltet Hinweisschilder sowie Bodenmarkierungen für die standardisierte Kennzeichnung von Ladestationen.

** Die grafischen Vorlagen der „Batterie-Icons“ stehen kostenfrei zur Verfügung und können von der BEÖ Website heruntergeladen werden.*

5. Elektrifizierung des Lkw-Schwerverkehrs

In Österreich soll bis zum Jahr 2040 Klimaneutralität erreicht werden. Rund 30 Prozent der heimischen Emissionen kommen aus dem Verkehrsbereich. Um die Klimakrise zu bewältigen, braucht es umfassende Änderungen.

Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen ist ein Jahrhundertprojekt. Dafür müssen die CO₂-Emissionen von circa 24 Millionen Tonnen CO₂eq (Stand 2019) auf nahezu null tCO₂eq bis 2040 reduziert werden. Erneuerbarer Strom ersetzt im Energiesystem immer mehr fossile Energieformen. Die Elektrifizierung weiterer Teile der Industrie und des Transports stellen eine wichtige Möglichkeit der Dekarbonisierung dar.

Der BEÖ hat 2022 das Austrian Institute of Technology (AIT) mit einer Studie beauftragt, um den aktuellen Stand der Technologieentwicklungen zu erheben. Aus den Erkenntnissen ergeben sich Empfehlungen auf nationaler und internationaler Ebene, die die Klimaziele unterstützen können.

Speziell im Transport zeichnen sich mit den Weiterentwicklungen der Batterietechnologien immer größere Potenziale hocheffizienter batterieelektrischer Fahrzeuge ab – weit über den Pkw-Bereich hinaus. Der Mobilitätsmasterplan des Klimaschutzministeriums sieht 100 Prozent erneuerbaren Anteil im Verkehr vor – diese Vorgabe umfasst auch den Güterverkehr. Die Nutzung dieser Potenziale bedeutet u.a. mehr Anstrengungen für den Ausbau der Lade- und Netzinfrastruktur für den Lkw-Schwerverkehr.

Die AIT Studie zeigt eine große Bandbreite an möglichen alternativen Antriebstechnologien; dennoch spricht Vieles für batterieelektrisch: technische Verfügbarkeit, Reifegrad, Emissionsreduktion und vor allem Energie-Effizienz, speziell im Bereich des Logistikverkehrs auf Distanzen bis zu 150 Kilometer,

Die Studie bestätigt darüber hinaus die Bedeutung der Verlagerung vom Straßentransport – Schwerpunkt Langstrecke – auf andere effizientere Transportmodi, vorwiegend auf überwiegend elektrisch betriebene Bahnsysteme.

Der BEÖ fordert stabile Rahmenbedingungen für den weiteren Ausbau:

- Förderung von weiteren Forschungsprojekten, um Pilotanlagen in der Praxis zu erproben.
- Erstellung eines **Aktionsplans** für den nationalen Ausbau der Lade- und Netzinfrastruktur, speziell für den Lkw-Verkehr. Dieser möge sowohl öffentliche Rastplätze im hochrangigen Straßennetz wie auch Lade- und Netzinfrastruktur an Standorten von Logistikunternehmen einschließen. Damit wird die Umsetzung der EU-Vorgaben aus REDIII* sichergestellt.
- **Standardisierung** der Schnittstellen wie Stecker und Anordnung von Ladeeinrichtungen für eine friktionsfreie flächendeckende Einführung eines Lkw-Ladenetzwerks.
- Förderung von grenzüberschreitenden Kooperationen zwischen Transitregionen, um so die regionale und nationale Wertschöpfung zu stärken

**RED III: Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Renewable energy directive)*



Bundesverband
Elektromobilität
Österreich

Wiener Straße 151
4021 Linz

www.beoe.at

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: BE Solution GmbH, Energie AG Vertrieb GmbH, Energie Graz GmbH & Co KG, Energie Steiermark Kunden GmbH, EVN AG, illwerke vkw AG, Innsbrucker Kommunalbetriebe AG (IKB), KELAG-Kärntner Elektrizitäts-Aktiengesellschaft, LINZ Strom GmbH, Salzburg AG, Wien Energie GmbH. www.beoe.at